LOT POLSKI

ORGAN LIGI OBRONY POWIETRZNEJ PAŃSTWA
I TOWARZYSTWA OBRONY PRZECIWGAZOWEJ

Nr. 4 (43) WARSZAWA, KWIECIEŃ 1927 Rok V



*

* *

Prastarej polskiej dzierżawie, przesławnemu Piastów dziedzictwu, czarnemu diamentowi w Orła Białego koronie — Śląskowi, ziemi trudem i walką hartownej; wytrwałości ludu śląskiego, męstwu śląskich powstańców, pracy śląskiego górnika i hutnika, ofiarności inteligencji śląskiej — numer ten, ku chwale Najjaśniejszej Rzeczypospolitej, składa w hołdzie

Redakcja „Lotu Polskiego"

Pomnik poległych powstańców śląskich na Placu Wolności w Katowicach



Złożenie wieńca przez wycieczkę dziennikarzy czeskosłowackich w październiku 1926 r.



(Na nutę „Roty" Konopnickiej)

Nie damy Śląska, skąd nasz ród,
gdzie dom nasz, próg ziemicy —
śląscy powstańcy, śląski lud
i śląscy robotnicy!
Nie będziesz, niemcze, miał z nas sług —
tak nam dopomóż Bóg!

Naszą ta ziemia, w polskiej krwi
zbroczona i w łzach wojny;
nasz jest ten węgiel, w którym lśni
pot naszej pracy znojnej
Nie sięgnie po nie nigdy wróg —
tak nam dopomóż Bóg!

Nie będzie deptał pruski but
starej Piastowej ziemi,
nie tknie się prusak naszych hut,
raczej je śmierć oniemi!
Raczej zaorze wszystko pług —
tak nam dopomóż Bóg!

W każdej kopalni znajdzie wraz
redutę on Ordona,
która pogrzebie raczej nas,
niż skarb mu wyda łona,
i niżby pot nasz żłopać mógł —
tak nam dopomóż Bóg!

Ojczyzno święta! Kraju nasz!
z tobą nam żyć, umierać!
niezłomnie stoi śląska straż,
Polsko, twa wierna czeladź!
Zabrzmi i dla nas złoty róg —
tak nam dopomóż Bóg!

Od ojców naszych świętych trun
i od kolebek dzieci
ze śląskich piersi wszystkich strun
na świat wołanie leci:
Gdzie Polska, tam nasz dom i próg —
tak nam dopomóż Bóg!

WŁODARZ POLSKI NA ŚLĄSKU



WOJEWODA ŚLĄSKI DR. MICHAŁ GRAŻYŃSKI



Biskup śląski ks. dr. Arkadjusz Lisiecki

Kościół katolicki w Nowym Bytomiu





Marszałek Sejmu Śląskiego, mecenas Konstanty Wolny, w swoim gabinecie przy pracy

PROF. ANTONI PONIKOWSKI

Prezes Zarządu Głównego L. O. P. P.

Śląskowi



ląskowi poświęca „Lot Polski" zeszyt niniejszy w doniosłym momencie dla Ligi Obrony Powietrznej Państwa.

Po okresie zapału, jaki powstanie Ligi wywołało w gorętszych jednostkach, po próbnym okresie pierwszych prac i nieuniknionych w początkach błędów, po okresie ostrej krytyki, jaka czasem słusznie dotykała tych czy innych organów Ligi, czy też poszczególnych działaczy, — wchodzimy w okres stałej pracy, kiedy, korzystając z nabytych doświadczeń, możemy pójść wyraźną i ustaloną już drogą do wyraźnych i ustalonych celów.

Mamy nowy statut, który pozwala Lidze stać się organizacją jednolitą, sprawną i karną, prowadzącą swoją skarbowość solidnie i porządnie, a pod ścisłą kontrolą właściwych organów.

Mamy szeroki program, wypracowany i ustalony w ścisłem porozumieniu z czynnikami państwowemi, a przedewszystkiem z wojskowością.

Mamy życzliwe poparcie władz państwowych z Panem Prezydentem Rzeczypospolitej na czele.

Jednem słowem, mamy teraz ułatwione zadanie, aby się stać organizacją potężną, zarówno liczbą członków, jak i środkami materjalnemi, a tem samem — aby podołać olbrzymim zadaniom, jakie przed nami stoją.

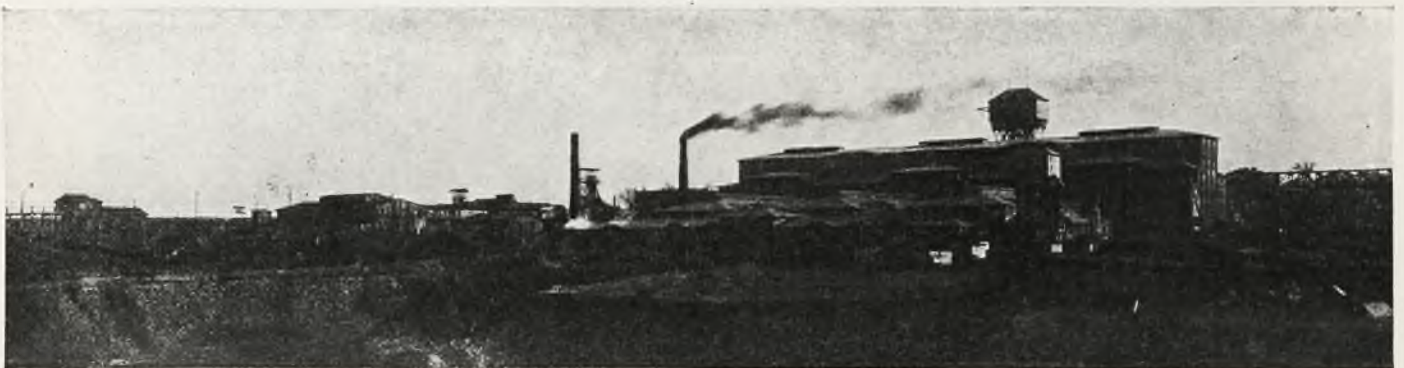
To też pierwszem hasłem naszem dziś jest: powiększyć wielokrotnie armję członków Ligi. Nasz skarb winien się opierać przedewszystkiem na składkach członków. Pięć miljonów członków zapewniłoby Lidze trzydziestomiljonowy budżet, a z tem budżetem Liga będzie mogła dokonywać rzeczy doniosłych.

Z drugiej strony szkoda także energji, której się tyle zużywa na drobne imprezy dochodowe. Wreszcie dla powagi instytucji takiej, jak Liga Obrony Powietrznej Państwa, właściwem jest, abyśmy się opierali przedewszystkiem na składkach członków, jako na dobrowolnym podatku obywateli, świadomych wielkich zadań Ligi.

Twierdzę, że zdobycie kilku miljonów członków nie będzie dla Ligi trudnem. Trzeba tylko chcieć. Trzeba rozwinąć odpowiednią akcję propagandową. Zarząd Główny Ligi ze swej strony do takiej akcji przystępuje.

Jednym ze środków propagandy będą zeszyty specjalne „Lotu Polskiego", poświęcone tej czy innej dzielnicy.

Jesteśmy przekonani, że Śląsk, prastara dzielnica Polski, dzielnica pracy i dzielnica żywego, czynnego patrjotyzmu, da nam przykład, jak ogarnąć siecią organizacyjną Ligi wszystkich, komu Ojczyzna miła.



Kopalnia kruszców w Szarleju

INŻ. BOGUSŁAW DOBRZYCKI
Prezes Śląskiego Komitetu Kolejowego L. O. P. P.

Czem jest lotnictwo?



Inż. Bogusław Dobrzycki, Prezes Dyr. Kol. Państw. w Katowicach i Prezes Śląskiego Komitetu Kolejowego L. O. P. P., jeden z najwybitniejszych i najbardziej zasłużonych działaczów Ligi.

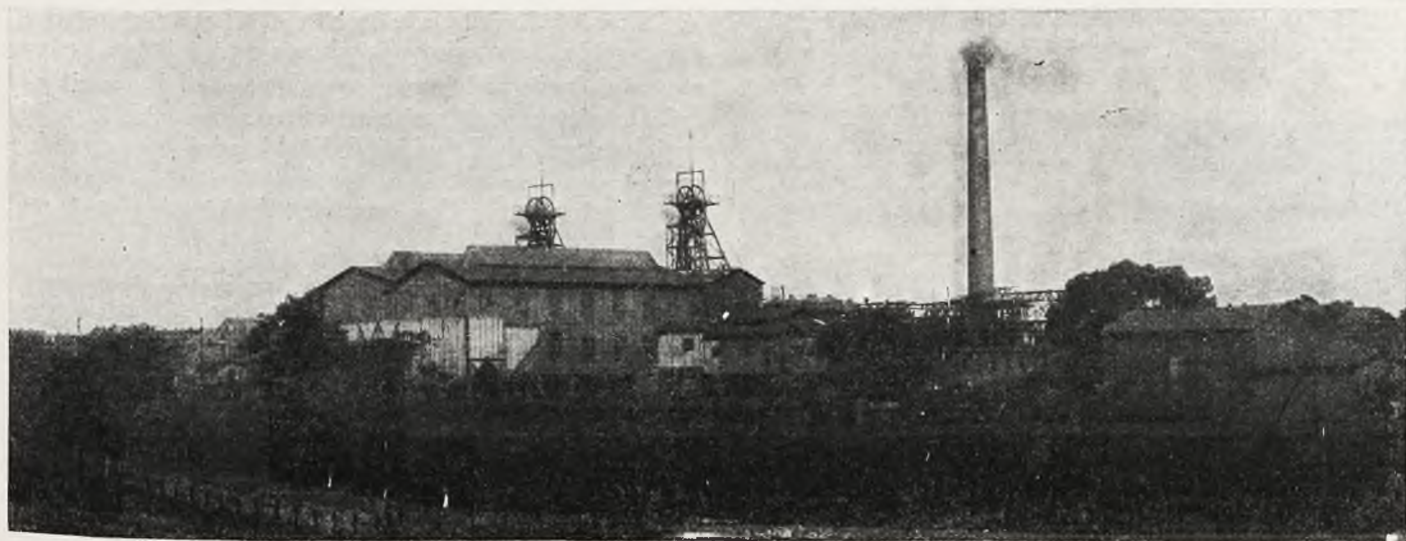
Organizacja lotnictwa i sprawność linji kolejowych to bezwątpienia dwa najważniejsze zagadnienia naszego życia społecznego i ekonomicznego, i od pomyślnego rozwoju tych problemów zależy pomyślny rozwój gospodarki i bezpieczeństwa Państwa. Kolejnictwo i Lotnictwo, stojące na wysokim i doskonałym poziomie zachodnich urządzeń, są to dwie najdonioślejsze i najpoważniejsze organizacje, bez których niepodobna sobie wyobrazić kultury i dobrobytu kraju.

Liga Obrony Powietrznej Państwa, mając na celu współdziałanie przy przygotowaniu obrony granic Państwa, w czasie pokoju winna skierować społeczeństwo całe do jak najusilniejszej współpracy, tak finansowej, jak i moralnej, przy zakładaniu wszelkich tych urządzeń lotniczych, które w czasie wojny służyć będą do najskuteczniejszej obrony nietylko granic Państwa, ale życia i mienia obywateli. L. O. P. P. przeto, jako instytucja, stojąca poza stronnictwami politycznemi i zupełnie apolityczna, winna skupiać w swych szeregach ludzi dobrej woli i prawdziwych obywateli wszystkich zawodów całego Państwa. Liga powinna tworzyć szeroko rozgałęzione organizacje w całym kraju, obejmując wszystkie warstwy ludności, pouczać i zachęcać do współpracy nieświadome społeczeństwo, być tym cementem, któryby połączył cały naród w wielkiej idei twórczości i patrjotyzmu.

Oto do czego dążyć powinna Liga.

Do tych, którzy cele i idee Ligi zrozumieli i pojęli w całej pełni, należą przedewszystkiem kolejarze, i należy zaznaczyć z gorącem uznaniem wielkie poczucie obywatelskie i ofiarność tych właśnie sfer kolejarskich, które nie bacząc na ciężkie warunki bytu, stanowią bardzo poważny procent członków Ligi i w akcji propagandowej najżywszy biorą udział. Ten fakt napełnia otuchą i każe patrzeć w przyszłość rozwoju Ligi spokojnie i z całem zaufaniem, że Liga Obrony Powietrznej Państwa coraz silniej i szerzej rozwijać się będzie.

Pracować należy bez wytchnienia z tą myślą przewodnią, a choć cel tej pracy daleki, w końcu jednak, jak mówi nasz wielki Wieszcz, zwycięża na wieki.



Kopalnia „Król" w Nowych Hajdukach

INŻ. AURELI RYBICKI

Wice Prezes Śląskiego Komitetu Kolej. L. O. P. P.

Wszyscy pod sztandar L. O. P. P.

W nowopowstałem Państwie naszem do budowania mamy bardzo wiele, i tylko wielkim, zbiorowym wysiłkiem całego społeczeństwa zdołamy wznieść gmach niezachwiany, zdolny oprzeć się burzom zewnętrznym i wewnętrznym.



Naczelnik Wydziału Mechanicznego Dyr. K. P. Katowice, inż. Aureli Rybicki, wice-prezes Śląskiego Komitetu Kolejowego L. O. P. P.

Budowa — wyraz ten dziś wszechwładnie zapanował w świecie całym i dziedzina mechaniki święci istne triumfy tak, że wiek obecny nazwać można wiekiem zdobyczy technicznych. Szalony postęp w technice lotniczej czyni z człowieka istnego Ikara, przelatującego oceany, góry, lądy na skrzydłach swej maszyny. Postęp w tym kierunku idzie naprawdę tak szybkim krokiem, że myśl ludzka gubi się poprostu w przewidywaniach co jeszcze zdobędzie wynalazczy umysł ludzki. Szybkość, codzień zwiększające się tempo życia, ten symbol widomy postępu, jest godłem 20-go stulecia.

Wielki pionier wiedzy i mistrz sztuki Leonardo da Vinci pracując nad zagadnieniami lotnictwa, szukał boskiej rozkoszy opanowania żywiołu powietrznego i wzniesienia się ponad poziomy. Potrzeba było mozolnej pracy szeregu dalszych wieków, by myśl tę genjalną wcielić w czyn. Na to urzeczywistnienie złożyła się świadomość praw, rządzących tym powietrznym żywiołem, i głęboka wiedza techniczna, na której opiera się lotnictwo. Dziś, po fantastycznych wprost lotach śmiałych żeglarzy powietrznych można z całą pewnością stwierdzić, że lotnictwo, któremu realny początek dały pierwsze próby doświadczalne braci Wright'ów w roku 1903, obecnie stoi na najwyższym poziomie i w każdą dziedzinę życia społecznego wdziera się ze zwycięskim, potężnym rozmachem.

Z pracy polskiej na G. Śląsku



Zakład Ubezpieczeń Społecznych w Królewskiej Hucie (na wykończeniu)

A więc popieranie Ligi Obrony Powietrznej Państwa w naszem społeczeństwie jest nietylko świętym obowiązkiem patrjotycznym każdego obywatela Polski, lecz i koniecznością, z którą liczyć się musimy poważnie, nie zamykając oczu na doniosłość tego zagadnienia.

M. CHARNAS

Społeczeństwo Górnośląskie a L. O. P. P.

Z powodu urządzenia Ruchomej Wystawy Lotniczej w Katowicach podnieść należy z naciskiem niesłychanie doniosły problem lotnictwa i konieczność zaznajomienia szerokich kół młodzieży szkolnej z zagadnieniem Ligi Obr. Pow. Państwa.



P. Maksymiljan Charnas, młody, pełen inicjatywy i zapału działacz górnośląski L. O P. P.

Urządzenie Ruchomej Wystawy Lotniczej, której celem jest objazd wszystkich miejscowości większych i mniejszych na Górnym Śląsku i działanie na młodzież szkolną w sposób najbardziej popularny za pomocą wystawionych części samolotowych i objaśniania ich mechanizmu,—to jeden z najsilniejszych czynników propagandowych. Liczny udział młodzieży szkolnej wraz z nauczycielstwem w zwiedzaniu tej wystawy dowodzi ogromnego zainteresowania młodzieży, a tem samem poucza ją w sposób przystępny i łatwy o znaczeniu lotnictwa.

Raz już należy z całą siłą przekonania powiedzieć sobie, że musimy, jeżeli nie prześcignąć, to co najmniej dorównać innym narodom w zdobyczach na polu lotnictwa i stanąć na pewnym gruncie. Dzielni nasi lotnicy, jak Rayski i Orliński, zdobywają szlaki powietrzne lecz to nie wszystko. Musimy zorganizować sieci, hangary lotnicze, wyszkolić jak najwięcej pilotów.

Aby to wszystko utworzyć, trzeba mieć znaczne fundusze; to jest zasadniczym warunkiem powodzenia każdego zbiorowego dzieła. Skąd je wziąć — te fundusze, skoro Skarb Państwa nie jest w możności podołania rozlicznym inwestycjom i potrzebom nowobudującego się Państwa? Społeczeństwo samo, choćby kosztem wielkich ofiar, powinno poprzeć i podtrzymać Ligę. Trzeba wszystkie myśli i całą energję skierować do tego jednego celu, a wśród młodzieży naszej należy szerzyć zamiłowanie do lotu. Wówczas idea silnej floty powietrznej wejdzie nam w krew po-

prostu; tworząc silne lotnictwo, zadokumentujemy przed światem, że nas stać na wielki czyn i że, mimo rozbieżnych partyj i waśni stronniczych, rozumiemy dobrze żywotne potrzeby państwowe i żaden najazd nie zaskoczy nas niespodzianie.

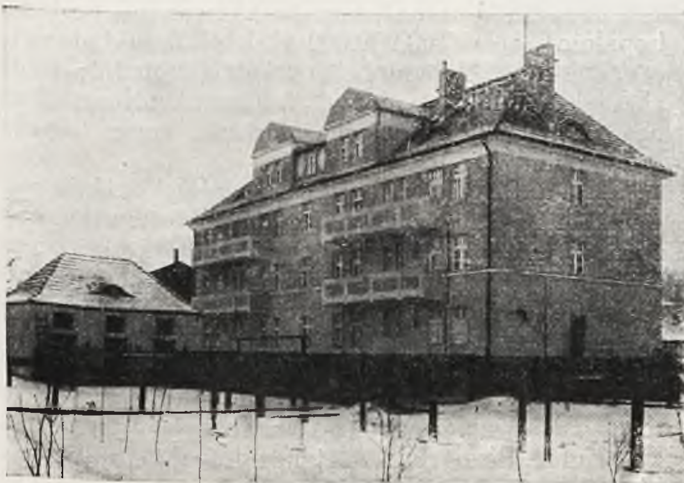
Lotnictwo, należycie zorganizowane, spełnia ogromną rolę nietylko w okresie wojennym, lecz i pokojowym, i stwierdzić należy fakt znamienny, że lotnictwo wybija się ponad inne środki komunikacyjne, choćby ze względów kalkulacyjno-handlowych, gdyż taniość lotnictwa o wiele przewyższa marynarkę wojenną. Weźmy choćby taką cyfrę, jako przykład porównawczy: tysiąc samolotów kosztuje tyle, ile jeden wielki okręt angielski. Mimo konferencyj rozbrojeniowych Ligi Narodów, na Wschodzie i Zachodzie rozwija się potężne lotnictwo; my też nie możemy stanąć na boku i z filozoficznym spokojem przypatrywać się temu rozrostowi w oczach naszych.

Niedawne wybory na Górnym Śląsku, o wyniku dla nas mniej pomyślnym, przekonały nas, że wróg odwieczny czuwa i nie traci nadziei uzyskania utraconych dzielnic. Czyż śląskie społeczeństwo, pomne ciężkiego okresu ucisku, może dopuścić do powtórnego oderwania ziemi rdzennie polskiej od pnia ojczystego; to społeczeństwo, które krwią swoją, obficie przelaną, przypieczętowało przynależność swoją do Polski?

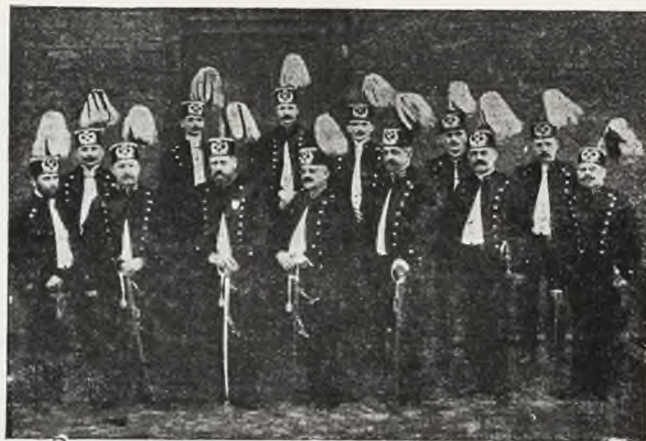
Nie! Po stokroć nie! Słowa potężnej Roty „Nie damy ziemi, skąd nasz ród", powinny nam zawsze brzmieć w uszach i kto jak kto, ale Górnoślązacy muszą stać z wytężonym słuchem u granic swoich.

Więc uczmy młodzież naszą ukochać lotnictwo; w tej młodzieży przyszłość i cała nadzieja kraju. Niech młodzież już w szkole nauczy się rozumieć wielką doniosłość i wagę dla Państwa Ligi Obrony Powietrznej; niechaj się utworzy wielki zbiorowy związek młodzieży szkolnej górnośląskiej z hasłem przewodniem „dla Ligi" i niech ten związek obejmie cały Śląsk, a stanie się on potężną dźwignią dla L. O. P. P., bo jeżeli gdzie szukać zapału, który, jak mówi nasz wielki wieszcz „tworzy cuda", to właśnie w łonie młodzieży.

Z pracy polskiej na G. Śląsku



Dom urzędniczy przy Starostwie Świętochłowickiem (wybudowany w r. 1925 26)



Grupa sztygarów śląskich

Zorganizowanie i utworzenie jednolitego Komitetu L. O. P. P. młodzieży śląskiej dla poparcia Ligi, to dzieło, które może i powinno wydać świetne rezultaty. Sprawa ta, jeszcze raz powtarzam z naciskiem, to sprawa pierwszorzędnego znaczenia dla interesów naszego Państwa, która wysuwa się coraz bardziej na pierwsze miejsce; o cokolwiek zaczepimy, czy o problemy gospodarczo-handlowe, czy też o komunikacyjne, musimy natknąć się na Ligę i w pomyślnem rozwiązaniu tej sprawy leży rozwój ogólny Państwa. Jest to więc siła, przed którą wszystkie uboczne względy ustąpić powinny.

Do pracy w Lidze wzywamy tedy całe społeczeństwo śląskie; niech stanie do apelu i wbrew głosom nieprzyjaznym zaświadczy do jak wielkich jest skłonne ofiar dla miłości Polski. Żywimy też nadzieję, że nauczycielstwo, w pełnem zrozumieniu ciążącego na wszystkich obowiązku popierania Ligi, użyje swych wpływów na młodzież, jego pieczy powierzoną, by choć najmniejszym datkiem przyczyniła się do dzieła Ligi, w tem przekonaniu, że będzie to posiew, wydający obfity plon.

Chodzi o zorganizowanie akcii planowej, o poparcie jej propagandą. Urządzenie Ruchomej Wystawy Lotniczej w dużej mierze wzmogło zainteresowanie młodzieży samolotem — myśl bardzo szczęśliwa, za zrealizowanie jej należą się też słowa uznania dla prezesa Dyrekcji Kolei Katowickiej p. inż. Dobrzyckiego, który, nie szczędząc starań i trudów, myśl tę wcielił w czyn. Początek zrobiony — dalszy rozwój tej akcji t. j. utworzenie Komitetu Szkolnego L.O.P.P. na całym Śląsku polecamy gorąco rozwadze miarodajnych czynników, w przekonaniu, że projekt jest użyteczny, a w razie realizacji poprze znacznie sprawę Ligi.

Liga Obrony Powietrznej Państwa musi dążyć do rozwoju życia lotniczego w Państwie — musi także wyszkolić znaczną ilość sił fachowych, zrealizować obszerny plan lotniskowy, uchwalony na Walnem Zgromadzeniu, i t. d. Jak z tego widzimy L. O. P. P. ma przed sobą ogrom zadań; bez pomocy całego społeczeństwa w żaden sposób sprostać im nie będzie mogła. Ogół musi wziąć na swoje barki ten ciężar ochotnie i pamiętać, że jest to trud nie na dzień dzisiejszy tylko. Budujemy przyszłość, a jeżeli nie my, to następne pokolenie obejmie w spuściźnie po nas wielką i silną Flotę Powietrzną.

KLEMENS FILIPOWSKI, INŻ. DYPL. E.S.A.

Znaczenie włączenia G. Śląska do polskiej sieci komunikacji powietrznej

„Bowiem robotnik polski dziś urasta na architekta młodej mocnej Polski, na spadkobiercę Piasta"...
(Warszawa — Ślązakom — 1920)

Wszelki przemysł dla swego rozwoju wymaga rynków zbytu. Im większa jest produkcja danego ośrodka wytwórczości, tem szerzej rozpościera się sieć jego agend, wymagających szybkiego porozumiewania się i połączenia z centralą.

Najszybszą i najpewniejszą komunikacją XX wieku jest lotnictwo. Nic więc dziwnego, że wielkie ośrodki przemysłowe i handlowe najwcześniej zaprowadziły połączenia lotnicze, tworzące zaczątek regularnej komunikacji powietrznej.

Jako przykład może służyć w Polsce powstanie pierwszej naszej linji lotniczej Lwów—Warszawa—Gdańsk, której przyczyną była konieczność szybkiego porozumiewania się małopolskich przemysłowców naftowych z agendami w Warszawie i Gdańsku.

Zasadniczemi dwoma czynnikami rozwoju lotnictwa są: posiadanie surowców do budowy samolotów i silników oraz paliwa do ich pędzenia.

Pierwsza krajowa linja lotnicza miała swój początek w Małopolsce wschodniej, w tym wszechświatowej zawartości zbiorniku benzyny. Podobnie pierwszy polski samolot komunikacyjny powstanie z surowca, czerpanego z drugiego polskiego skarbca, mianowicie z hut Górnego Śląska. A skarbnica to wielka i nie wyczerpana.

Dosyć przytoczyć kilka danych statystycznych, ażeby przekonać się o potędze bogactw skarbca śląskiego.

Pod względem ilości pokładów węgla, Polska stoi na trzeciem miejscu w Europie (I—Anglja, II—Niemcy), w tem produkcja roczna Górnego Śląska wynosi przeszło 20.000.000 ton, t. j. $^2/_3$ całej polskiej produkcji. 46,5% wydobywanego węgla idzie na eksport do Anglji, Austrji, Niemiec, Czechosłowacji, Węgier, Rumunji, Jugosławji, Litwy, Szwajcarji, Gdańska, wreszcie na Bałkany i do Turcji.

Wytwórczość hut żelaznych wynosiła w Polsce w r. 1923: 1) w wojew. Śląskiem 1.882.627 ton; 2) w Kongresówce 551.979 ton, t. j. prawie 4 razy mniej.

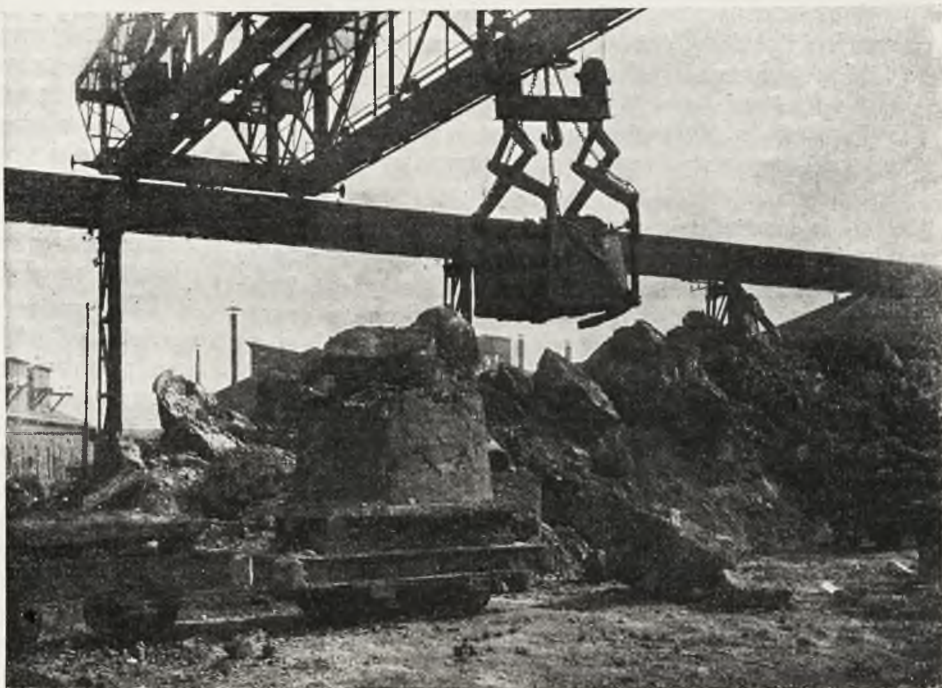
Pod względem wytwórczości cynku, stosunek wydajności G. Śląska do reszty kraju przedstawia się jak 6 do 1, zaś ołowiu jak 30 do 1.

Produkcja cynku w Polsce przekracza 10% ogólno-światowej produkcji.

Wytwórczość G. Śląska stanowi $^1/_{10}$ całej wytwórczości Rzeszy Niemieckiej.

Ilość kopalń i hut G. Śląska przedstawia się zaiste imponująco. Zakłady „Skarbofermu" posiadają największą kopalnię w całej Polsce „Król", kopalnię w Bielszowicach, kopalnię w Knurowie, koksownię i fabrykę brykietów.

„Katowicka Spółka Akc. dla Górnictwa i Hutnictwa", założona w r. 1889, obejmuje 5 kopalń i 2 huty oraz cegielnię, łomy wapienne, tartaki i t. p.



Czarne diamenty

„Spółka Giesche", poza cynkowniami, posiada 2 kopalnie węgla (100.000.000 zł. kapitał zakładowy).

Zakłady „Hohenlohe" posiadają kopalnie węgla: „Wujek", „Maks", „Jerzy", „Fanny", „Nowa Pociecha Augusta" i „Pociecha Augusta" oraz kopalnie rudy cynkowej.

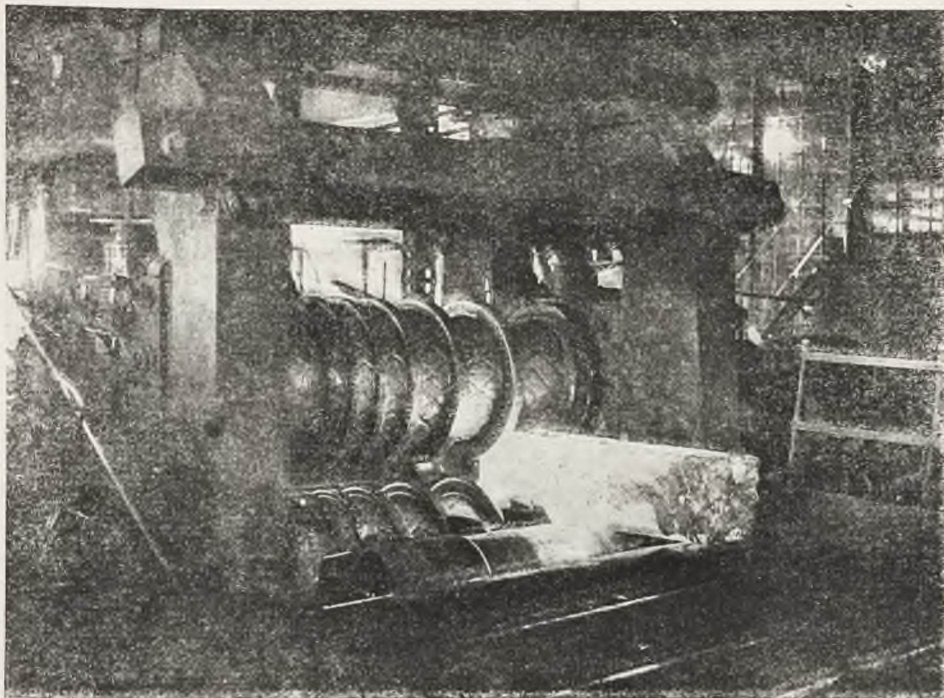
Huta „Bismarka" posiada również kopalnie rudy.

Z hut zasługuje na uwagę huta Królewska, założona w 1797 r. przez Fryderyka II, w której po raz pierwszy został zastosowany wyrób stali sposobem Bessemera; huta Laura istniejąca od 1835 r.; huta Zgody założona w r. 1838.

Istotny kapitał Spółki „Vereinigte Königs u. Laura Hütte", jednoczącej Hutę Królewską, Laury i Zgody wynosi przeszło 200.000.000 zł.

Huta „Bismarka" obejmuje kopalnie rudy, wielkie piece, stalownie i walcownie.

Huta „Falva" posiada koksownię, wielkie piece, odlewnię stali, walcownię rur i t. p.



Fragment z Huty Pokoju w Nowym Bytomiu

stwa takiej konkurencji, wyasygnowali niedawno poważne sumy na rozbudowę lotniska i warsztatów naprawczych w Gliwicach i postarali się o najszybsze połączenie Gliwic z Wiedniem. Rozumieją oni bowiem dobrze, że polski G. Śląsk a w szczególności Katowice, posiadają wszelkie dane, aby stać się lotniskiem o znaczeniu międzynarodowem, nietylko jako ośrodek przemysłu, lecz w dodatku jako naturalny węzeł dróg powietrznych, łączących Zachodnią Europę przez zagłębie naftowe z Turcją i Europę Północną z Indjami.

My zaś posiadamy wszelkie atuty w ręku, należy je tylko szybko wykorzystać przez włączenie Katowic do sieci dróg powietrznych.

Pierwsze kroki są już uczynione. Śląski Komitet L. O. P. P. założył port lotniczy w Katowicach z wielkim hangarem i warsztatem reparacyjnym. Obecnie zawiązała się w Katowicach spółka dla eksploatacji komunikacji powietrznej. Pozostaje zorganizowanie szlaków.

Miejmy nadzieję, że w najbliższej przyszłości trudności z tem związane zostaną załatwione pomyślnie i Katowice wejdą wreszcie do lotniczej sieci komunikacyjnej, jako jeden z najpoważniejszych portów.

Huta Pokoju i S. A. „Koetz" dopełniają kompleksu hut górnośląskich.

Cynkownie „Giesche", „Hohenlohe-Werke" i „The Henckel v. Donnesmarck", posiadają przeszło 260 pieców.

W produkcji ołowiu pierwsze miejsce zajmuje „Polska huta Skarbowa ołowiu i srebra w Strzybnicy", prócz tego istnieje Spółka dzierżawna „Tarnowskie Góry"; Spółka Fonderie fiscale Polonaise"; „Société Fermiere de Tarnowitz" i „Société Anonyme".

Widzimy zatem, że Górny Śląsk, ta prawdziwa perła Rzeczypospolitej, stanowi największą składnicę wszelkiego surowca, tak niezbędnego dla polskiego przemysłu; składnicę, która swemi bogactwami może zadowolnić nietylko potrzeby rynku wewnętrznego, ale również musi dbać o eksport.

Dla należytego prowadzenia swych agentur zbytu, G. Śląsk musi posiadać szybkie z niemi połączenie, w szczególności z Bałkanami przez Budapeszt i Belgrad i z Turcją przez Konstantynopol i Angorę.

Jedynie włączenie G. Śląska do sieci komunikacji lotniczej, łączącej wspomiane stolice, może zapewnić rozwój i należyte wyzyskanie jego przemysłu.

Nic więc dziwnego, że Niemcy, w zrozumieniu całego niebezpieczeń-



Fragment z Huty Bismarka w Wielkich Hajdukach

KAŻDY ŚLĄZAK: INTELIGENT, ROBOTNIK, CHŁOP — NIECH POMNI, ŻE TRZA CZUWAĆ I ŻE CZUWA LOPP!

JERZY FALKIEWICZ

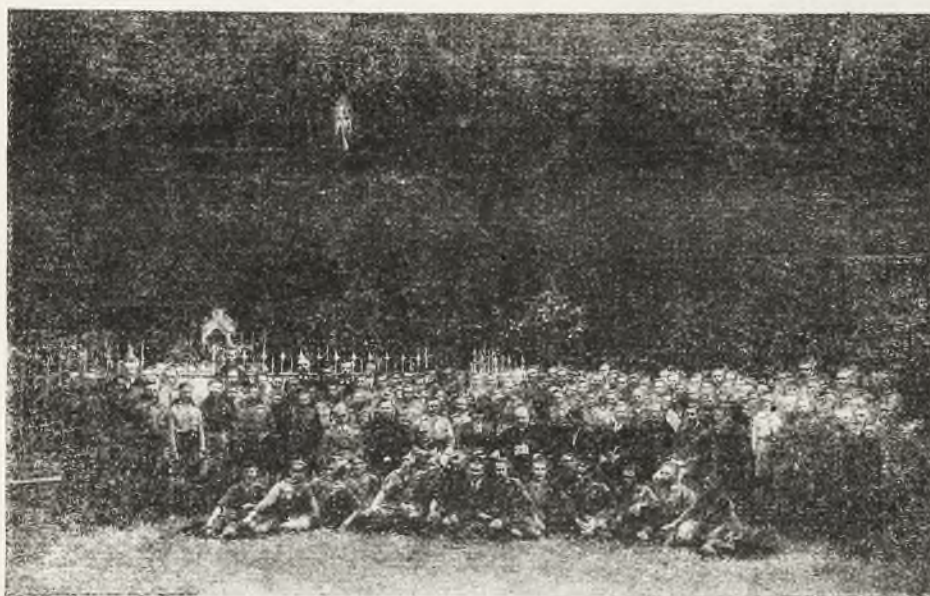
Członek Komitetu L. O. P. P. do spraw młodzieży

O czyn młodzieży

Młodzieży śląskiej

Na czasy, w których wychowanie młodzieży było rzemiosłem, spoglądamy już dziś jak na kamień, pozwalający sądzić dokładniej o przebytej drodze. Zadaniem wychowawcy stało się nie tylko przekazanie mniej lub więcej obszernego programu nauk, ale również wydobywanie na światło dzienne często głęboko ukrytych zdolności, celem rozwinięcia ich dla dobra jednostki i społeczeństwa.

Obszerne dziedziny lotnictwa, okryte czarowną mgłą legendy i bohaterskich zmagań o wolność Ojczyzny, zwróciły ku wielkiemu pożytkowi państwa uwagę szkoły. Trudno już obecnie zliczyć środowiska, w których profesorowie, w poczuciu wielkiej przyszłości lotnictwa, wpajają w wychowańców zasady lotu, wspaniały dorobek odwiecznych badań niezaspokojonego umysłu ludzkiego.



Prymas polski ks. arcybiskup dr. Hlond wśród harcerzy śląskich w Panewniku. pod Katowicami

Ucząc młodzież kochania rzeczy, które w przeszłości pomogły wywalczyć, a w przyszłości utrwalą i obronią wolność i niepodległość, profesorowie oddają zupełnie realną usługę krajowi.

Lotnictwo — to nietylko świat suchej techniki i subtelnych różnic konstrukcyjnych, ale również złota księga, w którą wpisano krwią epopeję bohaterstwa i poświęcenia się tych, co gdzieś na kresach, pod potrzaskaną śmigą samolotu, znaleźli żołnierską mogiłę. Wiemy, że zrobiono już wśród młodzieży wiele, lecz należy zrobić więcej. Dziś zaległości zostają zlikwidowane.

Z wczesną wiosną Liga przystępuje w porozumieniu z Ministerstwem Oświaty do skupienia szerokich mas w organizacjach ogólno-propagandowych, a przyszłych adeptów wiedzy lotniczej w specjalizujących się w różnych kierunkach klubach.

Wielki materjał, zgromadzony pięcioletnim przeszło doświadczeniem, pozwala dziś na zupełnie pewne wytknięcie drogi do wyżyn, osiągniętych w tej dziedzinie przez zachód.

A swego Wiktora Boin, czy Henryka Bergeron'a znajdziemy, bo musimy znaleźć, bo zawsze wielkiej idei, aby nie uległa spaczeniu, przewodzić musi odpowiedni człowiek.

Człowiek, który może szlachetny zapał przekuć na realny pożytek czynu. Człowiek, który może swym czynem wzbudzić zapał szerokiej rzeszy przyszłych obrońców kraju.

I tych, co żmudną pracą codzienną, szarym obowiązkiem umacniać będą fundamenty naszej młodej państwowości, i tych, co w straży czynnej odwiecznie polskich ziemi bronią przed zachłannym sąsiadem.

Jeśli dla połaci kraju, do których nikt nie rości pretensji, organizowanie się młodzieży pod sztandarem lotnictwa jest obowiązkiem, to dla Śląska jest twardym musem.

Propaganda papierowa polskości jest słabą propagandą.

Wyprzeć ją musicie świadectwem zdolności do czynu.

Liga daje swą opiekę i pomoc, w najbliższym zaś czasie definitywnie ureguluje statutowo ruch na terenie kraju.

Możliwości są wielkie, trzeba je wykorzystać.

Jeden szybowiec, zbudowany rękami chłopców i wysłany na zawody zagraniczne z barwami polskiemi i nazwą „Śląsk" zrobi więcej, niż tysiące uświadamiających opinję zachodu broszur.

Grupujcie się w kółka według upodobań, według gałęzi wiedzy lotniczej, obranej jako temat pracy.

Niech wysiłki naszej akcji nie idą już na tworzenie i organizowanie poszczególnych ośrodków, lecz raczej na przyśpieszenie tempa pracy i skoordynowanie ruchu.

Przełamcie bezwładność, wykażcie, że lata niewoli były nietylko karą za popełnione w przeszłości winy, ale stały się również twardą szkołą życia.

Dziś dajemy wam słowa.

Odpowiedzcie na nie, jak przystało na Ślązaków — CZYNEM!

Przykład kpt. Orlińskiego

Głos Górnoślązaka o naszym bohaterze

Wielka wojna zmieniła świat — i młodsze pokolenie nasze przeobraziła do gruntu. W pokoleniu tem wspomnienia dawnych walk, bohaterstwa na polu bitew trwa, lecz dzień naszej wolności przynosi z sobą inne cele i zadania. Za nami groby i pobojowiska; przed nami budowanie wielkiej, świetnej Polski. Wszyscy wznieść się winniśmy do najwyższego nastroju, cechującego takie świty, lecz... czyż tak jest istotnie? Rodzi się nowa społeczność, a my niestety patrzeć musimy na mroki, w jakie się pogrąża, i powiedzieć sobie: „Nasza wina, nasza wielka wina!" Kto ma za sobą tyle cierpienia i przebytej męki, co nasz naród, mógłby popaść w zwątpienie, że taki zalew zła wokoło docna zbrudzi dusze i sumienia; lecz takim pesymistom ukażmy postacie piękne i dzielne, jak np. kapitan Orliński, ów lotnik śmiały, nieustraszony, który dla Polski przedsięwziął olbrzymi lot z Warszawy do Tokio i, mimo szalonych przeszkód atmosferycznych, niedopisującego aparatu, walki z żywiołami, chwil groźnych, w których śmierć patrzy prosto w oczy, zwyciężył!

Triumf kpt. Orlińskiego mówi nietylko o wielkiej przyszłości naszego lotnictwa, lecz dowodzi, że zbliża się dzień, w którym powinniśmy oddać cześć nietylko bohaterom wczorajszym, poległym dla wywalczenia nam wolności, lecz i bohaterom dzisiejszym, którzy pokojowemi zdobyczami wiedzy i własnem męstwem szerzą naszą sławę szeroko w świecie całym. Zjawienie się naszego bohatera w Tokio, gdy porzuca wraz z swym dzielnym towarzyszem Kubiakiem aparat, zmożony przebytemi trudami, wywołuje nieopisany entuzjazm. Zdawaćby się mogło, że mieszkańcy ziemi chcą wyrazić wysłannikowi szlaków podniebnych jakieś zbiorowe i wielkie uznanie; i to nie swoi, rodacy, lecz ta, obca nam, rasa żółta, która jednak w miłości ojczyzny i bohaterstwie nie ma równej sobie: Japończycy.

Entuzjazm ich płynął też z najszczytniejszego źródła, a to z przeświadczenia, że ten oto Polak dla swej Ojczyzny gotów był dać życie.

Kapitan Orliński to rycerz dzisiejszy, wskrzeszający tradycję bohaterstwa, nie z orężem w ręku, lecz bohaterstwa innej miary — gdy na swoim płatowcu przelatuje ponad oceany i lądy, góry i lasy; jak wicher pustynny przebywa tajgi sybirskie, pokonywa rozszalałe moce tajfunów i trąb powietrznych. Zmagając się z nieubłaganą przyrodą, nieugięty w tej walce zwycięża.

Czyn kpt. Orlińskiego, wybijający się polotem ponad swary i niepokoje chwili, powinien się stać apelem, nawołującym do zgody i jedności. Czyn to mający w sobie wielkie dostojeństwo, powagę i piękno czynu ofiarnego. Jeżeli nie zdoła on wprowadzić nas w atmosferę czystszą, niż ta, w której przebywamy, to dowód, żeśmy daleko odbiegli od tych szczytnych ideałów, które przekazała nam przeszłość nasza.

Czyż już zatracona w duszach naszych ta gotowość do poświęceń, która promieniała w czynach Chodkiewiczów, Żółkiewskich i nych bohaterów? Najwyższy czas wyzbyć się starych błędów, jak przywar prywaty, nienawiści, partyjnictwa, a iść w służbę idei naszej wielkiej, ukochanej Ojczyzny, wyrzucić z dusz naszych chwasty, które miłość tę obniżają. Wstępując w ślady kpt. Orlińskiego, objawimy się światu, jako naród wielki, świadomy swej przyszłości i posłannictwa.

Dziś już nie wystarczają puste frazesy o miłości Ojczyzny, któremi szafować najłatwiej; dziś musimy uderzyć w „czynów stal". Takim czynem pozostanie raid Warszawa—Tokio, który czyni z kapitana Orlińskiego nietylko człowieka o światowej sławie, lecz i prawdziwego obywatela Polski, który mimo wieku młodego, już się Jej dobrze zasłużył.

Oby nasi lotnicy, obyśmy wszyscy, zwłaszcza młodzi, mając przykład ten przed oczyma, starali się iść w jego ślady i zasłużyli sobie na miano dobrych Polaków!

Katowice **M. Ch.**

Pozdrowienie kpt. Orlińskiego dla Śląska

Kpt.-pilot Bolesław Orliński, bohater raidu Warszawa—Tokio—Warszawa, którego imię jest tak popularne na Śląsku, dowiedziawszy się, że redakcja „Lotu Polskiego" wydaje specjalny numer śląski, nadesłał nam następujące pozdrowienie:



Cześć i sława Śląskowi, który był, jest i będzie Polskim.

Tak nam dopomóż Bóg!

Lida 15.III.27 Orliński

Kolejarze w pierwszych szeregach Ligi

Na terenie śląskim, jak zresztą na całym obszarze Rzplitej kolejnictwo nasze wraz ze swemi zwierzchniemi władzami bierze żywy udział w pracach Ligi; około $^2/_3$ części członków Śląskiego Komitetu Wojewódzkiego stanowią członkowie Dyrekcji Kolejowej Górnośląskiej, przyczyniając się składkami bardzo wydatnie do realizacji programu L. O. P. P.

Wysoki poziom patrjotyczny naszych Dyrekcyj kolejowych i pracowników sprawia, że Dyrekcje kolejowe w Warszawie, Poznaniu, Radomiu, w Katowicach i inne składają na cele L. O. P. P. bardzo znaczne fundusze. Ofiary te chlubnie świadczą o poczuciu obywatelskiem kolejarzy i zrozumieniu potrzeb Ligi oraz doniosłego jej dla Państwa znaczenia. Nie należy bowiem zapominać, że na naszem pokoleniu ciąży trud i obowiązek utrwalenia naszej niepodległości, a celu tego dopniemy, stwarzając silną flotę powietrzną.

Jak wiadomo, Śl. Kom. Woj. dzięki energji swego dzielnego prezesa, popularnego u nas starosty dr. Potyki, buduje obecnie w Katowicach lotnisko na wielką skalę; na budowę tegoż wpłacili kolejarze Dyrekcji katowickiej około 230.000 zł. Dyrekcja katowicka liczy 15.835 członków, wobec czego wydaje się zupełnie słusznem i zrozumiałem domaganie się pracowników kolejowych nadania Komitetowi Dyrekcyjnemu praw Komitetu Wojewódzkiego. Obecnie posiadamy tylko jedną Dyrekcję kolejową na prawach Komitetu Wojewódzkiego, t. j. — Warszawską. Pragnieniem kolejarzy jest, aby Zarząd Główny L. O. P. P. wobec tak wydatnej ich pracy postawił na Walnem Zebraniu wniosek, by wszystkie Dyrekcje kolejowe zostały zaliczone w poczet Komitetów Wojewódzkich.



Samolot propagandowy, zbudowany w warsztatach kolejowych w Katowicach

Szczęśliwą myśl miała redakcja „Lotu Polskiego", wydając specjalny numer górnośląski. Numer ten niewątpliwie rozejdzie się szeroko wśród rzesz kolejowych, dodając nam jeszcze większego zapału i ducha, pogłębiając w społeczeństwie górnośląskiem umiłowanie potężnej idei Lotnictwa Polskiego.

Kolejarz Śląski.

Z „Tygodnia Lotniczego" w Katowicach


Kolejarze składają wieniec pod pomnikiem poległych powstańców

Działalność Ruchomej Wystawy Lotniczej na Śląsku

Ruchomą Wystawę Lotniczą powołał do życia prezes Dyrekcji w Katowicach, p. inż. Dobrzycki, urządził Wystawę naczelnik Wydziału Mechanicznego p. inż. Rybicki. Wystawai Lotnicza składa się z dwóch na ten cel przerobionych wagonów kolejowych czwartej klasy, które zostały udekorowane i pomalowane w parowozowni w Katowicach.

Pokazów lotniczych i technicznego urządzenia dostarczyła fabryka „Samolot" w Poznaniu. Ponadto parowozownia w Katowicach wmontowała stary silnik o sile 3 MK, demonstrujący w dostateczny sposób działanie śmigła.

Całość Ruchomej Wystawy Lotniczej przedstawia się


Pochód kolejarzy śląskich podczas „Tygodnia Lotniczego" w Katowicach

pięknie, harmonijnie i tworzy ona naprawdę małe muzeum lotnicze, o bardzo ciekawych pokazach. Wystawa posiada bibljotekę lotniczą, mieszczącą się w oszklonych szafach, a ponadto dużo materjału propagandowego oraz wspaniały aparat radio. Kto zwiedza Ruchomą Wystawę Lotniczą, ten naprawdę nabiera przekonania i zamiłowania do naszego lotnictwa, jego znaczenia i rozwoju.

Wystawa ma bardzo dobrego instruktora-pilota, pana Bottę, który objeżdża teren, udzielając wyjaśnień; ma ona także wyznaczoną marszrutę do której stosuje się ściśle, a dyrektywa poruszania Wystawą spoczywa w rękach p. inż. Rybickiego, wiceprezesa L. O. P. P., który, stosownie do polecenia prezesa tut. Dyrekcji Kolejowej, wydaje zlecenia poszczególnym pp. naczelnikom stacyj, parowozowniom, warsztatom, jakoteż udziela wszelkich informacyj, dotyczących Wystawy.

Ruchoma Wystawa Lotnicza.



Zewnętrzny wygląd wagonu.

Ruchoma Wystawa Lotnicza



Wewnętrzny wygląd wagonu.

Dotychczasowy, już zwiedzony etap, Ruchomej Wystawy Lotniczej obejmuje około 60 miejscowości, począwszy od Katowic, a skończywszy na Bieruniu Nowym.

Dalszy etap Ruchomej Wystawy Lotniczej spoczywa w rękach naczelnika Wydziału Mechanicznego p. inż. Rybickiego. Co dotychczas już osiągnęła Ruchoma Wystawa Lotnicza, niechaj świadczą o tem szkoły, personel nauczycielski, kolejarze, publiczność i prasa.

Inicjatywa ze wszech miar szlachetna i bardzo na czasie. Cel najwyższy, jaki już Wystawa zyskała, to powstanie Szkolnego Komitetu L. O. P. P. złączonych wszystkich szkół na Górnym Śląsku.

O doniosłem zaś znaczeniu zorganizowania młodzieży w szeregach Ligi Obrony Powietrznej Państwa piszemy na innem miejscu.

Z pracy polskiej na G. Śląsku.

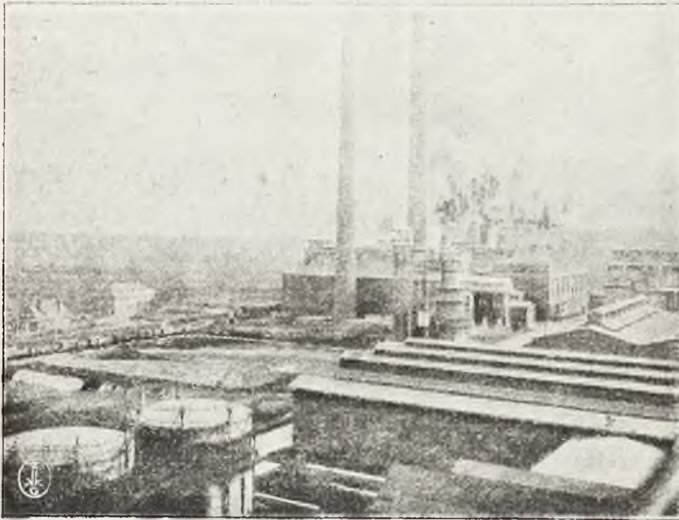


Nowa szosa powiatowa Łagiewniki — Brzeziny w budowie. Po prawej stronie tor kolejowy Chorzów — Szarlej.

Co robią Niemcy dla lotnictwa na G. Śląsku niemieckim.

Tak jak ongi exkaiser powiedział: „nasza przyszłość leży na wodzie", tak „republikańskie" Niemcy mówią: nasza przyszłość leży w powietrzu"! I nie tylko mówią, ale dowodzą tego czynami. Bacząc specjalnie na rozwój naszego Górnego Śląska i rząd i społeczeństwo niemieckie dokładają wszelkich

Z pracy polskiej na G. Śląsku



Państwowa Fabryka Związków Azotowych w Chorzowie

możliwych starań, aby prowincja ta korzystać mogła z dobrodziejstw nowoczesnej komunikacji lotniczej. Oto krótki zarys tego, co dotychczas zrobione zostało w tej dziedzinie na Górn. Śląsku niemieckim.

Wspólnym wysiłkiem tamtejszych władz prowincjonalnych, władz komunalnych miasta Gliwici i przemysłu założono z wiosną 1926 r. towarzystwo komunikacji lotniczej pod nazwą „Oberschlesische Luftverkehrs-Aktiengesellschaft" z siedzibą w Gliwicach. Na lotnisko wybrano dawny wojskowy plac lotniczy w Gliwicach — jedno z lepszych lotnisk we wschodnich Niemczech.

Jak czytelnicy naszego pisma wiedzą, przy organizacji „Deutsche Lufthansa" oprócz Junkersa i Aerolloydu weszły do niej prawie wszystkie towarzystwa prowincjonalne. W ten sposób też „Oberschlesische Luftverkehrs A. G." weszło z nią we współpracę, wnosząc większą cześć swego majątku, celem uzyskania jak największego wpływu w łonie Lufthans'y. Wpływ ten wywierany jest w kierunku jak najkorzystniejszej dla Górn. Śląska niem. rozbudowy sieci komunikacyjnych.

W I roku istnienia „Oberschl. Luftverkehrs A. G." odbywała się codziennie komunikacja na szlaku Gliwice — Wrocław Berlin. We Wrocławiu istnieją połączenia w następujących kierunkach: Gorlice, Drezno, Lipsk, a stamtąd do południowych Niemiec

Z chwilą uruchomienia szlaku powietrznego Gliwice — Wiedeń, co ma już nastąpić w wiosennym planie komunikacji, rozpocznie m. Gliwice odgrywać nader poważną rolę w komunikacji powietrznej.

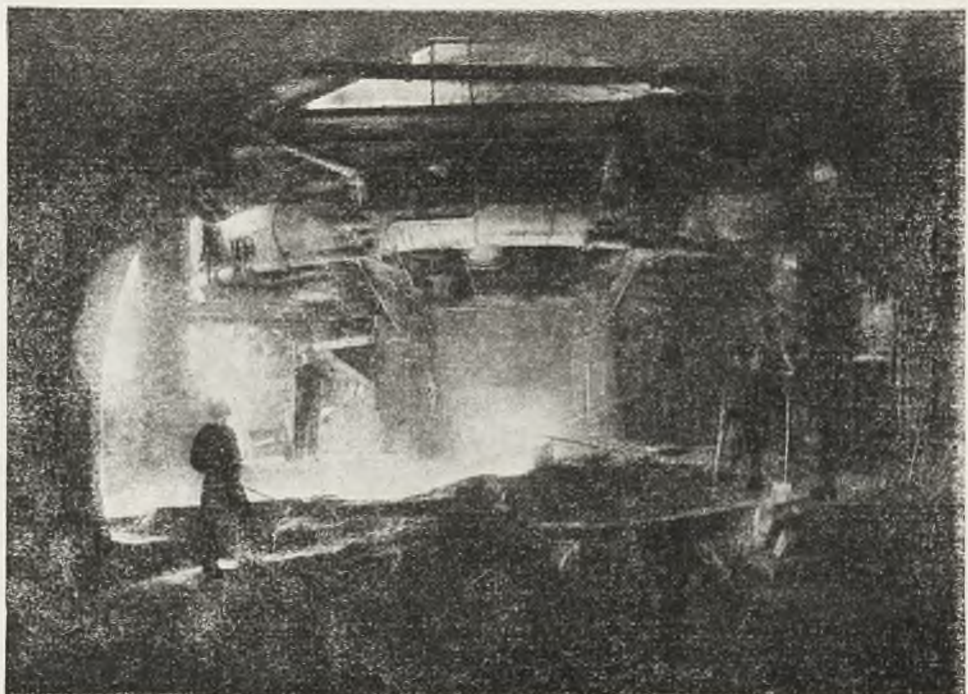
Miasto Gliwice, przygotowując się do konkurencji z lotniskiem w Katowicach, czyni energiczne zabiegi, aby rozbudować jak najwcześniej swoją sieć komunikacyjną i stworzyć możliwości komunikacji lotniczej wszędzie, gdzie tylko sięga sfera zainteresowania górnośląskich sfer gospodarczych.

Uwaga tutejszego lotnictwa zwrócona jest w dwuch kierunkach: Bałkan i Skandynawja t. j. na tych obszarach, gdzie interesy gospodarcze Górn. Śląska pol. ścierają się z interesami Śląska niem. Co się tyczy państw bałkańskich, to punktem wyjściowym do rozbudowy sieci gliwickiej jest wspomniana linja Gliwice — Wiedeń. Obecnie nawiązują się stosunki w celu uzyskania przedłużenia tej linji z Wiednia do Bukaresztu, a stamtąd do Konstantynopola. Pozycja lotnictwa niemieckiego na Bałkanie wzmocniona jest przez udzielenie przez parlament bułgarski Zakładom lotniczym „Junkers-Werke" w Dessau, koncesji na eksploatację komunikacji lotniczej wewnątrz Bułgarji, jak również stworzenie połączeń ze szlakami zagranicznemi. Sprawę uzyskania powietrznego połączenia Śląska niemieckiego z Bułgarją forsuje intensywnie „Niemiecko-Bułgarska Izba Handlowa" we Wrocławiu, która w kwestji tej poczyniła już odpowiednie kroki w Ministerstwie Komunikacji Rzeszy.

„Oberschl. Luftverkehrs A. G." prowadzi następnie pertraktacje z jedną z firm komunikacji lotniczej we Włoszech, która przyrzekła stałe połączenie linji Gliwice — Wiedeń z Włochami, a mianowicie Wiedeń—Wenecja—Rzym. „Oberschl. Luftverkehrs—A G." projektuje szlak ten przedłużyć w porozumieniu z lotnictwem polskiem, wobec czego powstałaby linja: Rzym — Gliwice — Warszawa — Królewiec. Z Królewca szlak ten mógłby biec do Moskwy i na daleki Wschód. Również wielkie znaczenie przypisuje towarzystwo możliwości przedłużenia linji powietrznej Londyn (Paryż) Niemcy przez Gliwice — Kraków — Lwów — Bukareszt — Konstantynopol.

Za nader ważną linję z punktu widzenia gospodarczego uważa się na Śląsku Opolskim przeprowadzenie szlaku północnego, t. j.: Gliwice — Wrocław — Berlin — Szczecin, — a stamtąd do Stockholmu, Kopenhagi, Oslo. Bezpośrednia komunikacja z temi państwami przyczyniłaby się jeszcze bardziej do zacieśnienia już i tak żywych stosunków gospodarczych między Górn. Śl. niem. a państwami skandynawskiemi, zasa-

Z pracy polskiej na G. Śląsku



Wnętrze huty

dzających się przedewszystkiem na imporcie rudy szwedzkiej dla Śląska. Nad tym faktem nie można przejść do porządku dziennego, gdyż jak wiadomo, przemysł niemiecki przystępuje do forsownej konkurencji z węglem polskim w tych państwach.

W związku z projektami tak znacznej rozbudowy swej sieci zamierza „Oberschl. Luftverkehrs A. G." wprowadzić równocześnie pewne ułatwienie w komunikacji poszczególnych miast z lotniskiem w Gliwicach za pomocą stałych linji automobilowych. Niektóre miasta jednak, jak np. Nysa, przystąpiły do budowy własnych lotnisk.

Charakterystycznem jest, że komunikacja lotnicza na niemieckim Górnym Śląsku jest poważnie subwencjonowaną przez Rząd niemiecki. Min. Komunikacji Rzeszy uczestniczy w finansowaniu szlaku Gliwice — Wrocław — Berlin w wysokości 50%, państwo Pruskie 25 i towarzystwo „Oberschl. Luftfahrt—A.G." również 25%. Na „Oberschl. Luftfahrt A. G." przypadła kwota 68,484 Rmk.

Na rok 1927/28 przewidziany jest następujący udział w kosztach eksploatacyjnych komunikacji lotniczej na Śląsku niemieckim: Prowincja Dolno-Śląska 276.100 Rmk., prowincja Górn. Śl. niem. 89.178 Rk., natomiast Rzesza i Prusy w wysokości 1.124,567 Rk.

Wobec tak poważnych wysiłków władz niemieckich i towarzystwa lotniczego nad rozbudową lotnictwa na Śląsku niemieckim, wobec tego faktu, że również i Czechosłowacja rozszerza sieć swej komunikacji lotniczej na terytorjum Śląskiem przez budowę lotniska w kraiku Hulczyńskim (w miejscości Beneschau) i w Morawie Ostrawskiej, staje się nakazem chwili, przyśpieszenia na naszym Śląsku prac, celem umożliwiania najszybszego wprowadzenia komunikacji lotniczej.

Dla podkreślenia jak wielkie znaczenie przypisuje się w Niemczech rozbudowanie lotnictwa na Śląsku niemieckim w przyszłej międzynarodowej komunikacji lotniczej należy jednak zaznaczyć, że niebawem powstać ma na Dolnym Śląsku w miejscowości Neu - Biennitz lotnisko przeładunkowe (t. zw. Flugzeugzwischenlandeplatz), na którem lądować będą mogły aparaty, odbywające dłuższe loty, celem zaopatrzenia się w benzynę, dokonywania reparacji i t. d. Lotnisko to będzie własnością firmy „Junkers—Werke".

Fakt ten powinien być bodźcem dla naszej pracy nad lotnictwem na Górnym Śląsku polskim.

Z pracy polskiej na G. Śląsku



Wnętrze kopalni

Z ŻAŁOBNEJ KARTY



Ś. p. Albert Bonnecarrere

Dnia 23 listopada ub. r. zmarł od ran poniesionych przy katastrofie lotniczej podczas lotu nocnego w dniu 14 lipca pilot armji francuskiej Albert Bonnecarrere, uczestnik raidu „Coupe Michelin", odznaczony za chlubne zachowanie się na froncie podczas wielkiej wojny, jako pilot znanej eskadryli „Soleil".

Ś. p. Bonnecarrere znany był dobrze w sferach lotniczych naszego miasta, był bowiem instruktorem na lotnisku Mokotowskiem w 1919/1920 roku. Posiadał on ponad 1700 godzin lotu efektywnego i 350 godzin — w charakterze instruktora.

Szczery przyjaciel naszego narodu, ożeniony był z warszawianką. Osierocił żonę i dwoje małoletnich dzieci.

Cześć Jego pamięci!

Z pracy polskiej na G. Śląsku



Prezydent m. Katowic Dr. Górnik



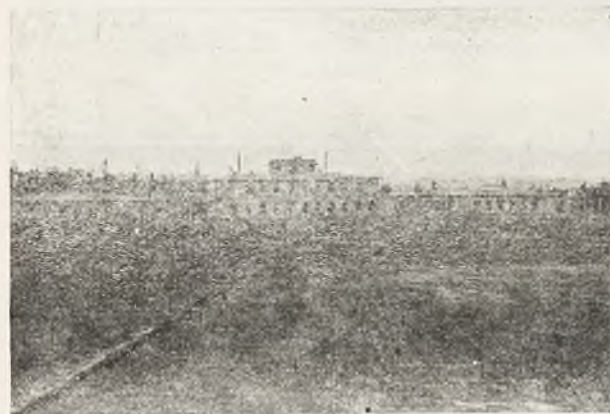
Most na trakcie nowej szosy powiatowej Łagiewniki — Brzeziny, w punkcie skrzyżowania z kolejką wąskotorową



Starosta Troska, członek Zarządu Śl. Komitetu Wojewódz., prezes Komitetu Pow. w Rybnikach



Prace niwelacyjne na lotnisku katowickiem



Budynki administracyjne lotniska L. O. P. P. w Katowicach



Zarząd Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. na Śląsku

Co zrobiła L. O. P. P. na Śląsku*)

Jak wiadomo, pierwsze kroki do utworzenia Śląskiego Komitetu Woj. L. O. P. P. poczyniono w dniu 24.I 1924 r. Prace organizacyjne powierzono staroście d-rowi Potyce. W czasie od 1.III 1924 do 11.X 1924 zorganizowały się wszystkie powiaty, wiejskie i miejskie, oraz Kolej w Komitetach Pow. za wyjątkiem Cieszyna. Następnie ukonstytuował się tymczasowy Komitet Woj. w dniu 11.IX 1924 r. Okres organizacyjny na podstawie pierwszego tymczasowego statutu trwał do dnia 8.V 1926 r. W tym dniu odbyło się pierwsze zwyczajne ogólne zgromadzenie wojewódzkie. Zgromadzenie to wybrało przez wybór tajny następujących panów do zarządu: b. ministra dyr. Kamieńskiego, Strzybnica, dyrektora d-ra Zagórskiego, Królewska Huta, starostę Troskę, Rybnik, burmistrza Koja, Mikołów, starostę d-ra Piechaczka, Lubliniec, prezesa Rady Miejskiej Piechulka, Katowice, starostę d-ra Seidlera, Katowice, starostę d-ra Potykę, Świętochłowice, inż. Rybickiego, Katowice, radcę kolejow. Drzewickiego, Katowice, radcę kol. Wąsika, Katowice, inspektora kolejowego Murka, Katowice, a na zastępców: prezydenta miasta Spaltensteina, Królewska Huta, inspektora kolejowego Charnasa, Katowice, burmistrza Orlińskiego, Lubliniec, naczelnika gminy Wackermanna, Świętochłowice, starostę d-ra Lercha, Pszczyna, starostę d-ra Dudę, Bielsko. Zarząd ze swej strony wybrał na posiedzeniu w dniu 23.VI 1926 r. Wydział Wykonawczy w osobach starosty d-ra Potyki, jako prezesa, b. ministra dyr. Kamieńskiego, jako pierwszego wiceprezesa, radcy kolejowego Drzewickiego, jako drugiego wiceprezesa, burmistrza Koja, jako sekretarza, dyrektora d-ra Zagórskiego, jako skarbnika inspektora policji miejskiej Niciewicza, jako zastępcę skarbnika.

Działalność wewnętrzna.

Przystąpiono przedewszystkiem do zorganizowania biura wojewódzkiego i książkowości Komitetów Pow. i Kół Miejscowych.

Równocześnie Wydział Wykonawczy opracował zasadnicze przepisy kasowe.

Komisja rewizyjna dokonała 4 rewizyj kasy wojewódzkiej, sporządzając z każdej rewizji protokół. Komisja przy żadnej rewizji nie znalazła powodu do postawienia merytorycznych zarzutów.

W roku ub. odbyły się dwa ogólne zgromadzenia wojewódzkie, mianowicie zwyczajne w dniu 8.V i jedno nadzwyczajne w dniu 7.VIII 1926 r. Oprócz tego odbyło się jedno posiedzenie Rady Nadzorczej, 4 posiedzenia Zarządu, 6 posiedzeń Wydziału Wykonawczego. Na wyszczególnienie zasługuje wspólne zebranie Zarządu Komitetu Wojewódzkiego z Komitetem Okręgowym w Sosnowcu w dniu 7.VII 1926 r. w sprawie ustalenia współpracy i używania lotniska przez Komitet Okręgowy w Sosnowcu, który następnie przekazał 30,0000 zł. subwencji na lotnisko. Dalej zasługuje na wyszczególnienie udział Wydziału Wykonawczego w posiedzeniu informacyjnem z dnia 17.VIII 1926 r. w sprawie zawiązania śląskiej spółki lotniczej oraz wycieczka prasy śląskiej na lotnisko przy udziale członków Rady Nadzorczej i Zarządu Komitetu Woj. zorganizowana przez Wydział Wykonawczy.

Spółka lotnicza.

Komitet Woj., posunąwszy budowę lotniska do 65 procent wykończenia, wystąpił z inicjatywą utworzenia samodzielnej spółki lotniczej, któraby uruchomiła komunikację powietrzną w Katowicach. W tym celu wydelegował prezesa do pana Ministra Komunikacji, który oświadczył, że włączenie Katowic do sieci komunikacji lotniczej uważa za konieczne, a sprawę komu udzieli koncesji, czy jednemu z istniejących już towarzystw lotniczych, czy też nowej spółce lotniczej, któraby się w tym celu na Śląsku zawiązała, uzależnił przedewszystkiem od tego, czy taka nowa spółka stanęłaby na zdrowych finansowych podstawach. Następnie Wydział Wykonawczy zwołał na dzień 17.VIII 1926 r. zebranie informacyjne zainteresowanych samorządów i organizacyj przemysłowych przy udziale delegata Min. Komunik. Zebrani uchwalili jednogłośnie, że ich zdaniem Katowice należy włączyć do sieci komunikacji lotniczej w Polsce, że należałoby uruchomić linje Katowice — Warszawa Katowice — Gdańsk, Katowice — Wrocław, Katowice — Wiedeń, w końcu, że ich zdaniem celem uruchomienia tych linij, należałoby zawiązać nowę spółkę lotniczą na Śląsku, zarzucając koncepcję poruczenia tego zadania jednemu z istniejących już w Polsce towarzystw lotniczych. Przedstawiono jednoroczny bilans eksploatacyjny linji Katowice — Warszawa oraz zestawienie potrzebnego kapitału inwestycyjnego. W rezultacie powiat katowicki wiejski zgłosił swój akces do tworzącej się spółki z udziałem 120.000 zł., powiat świętochłowicki z udziałem 200.000 zł., powiat rybnicki z udziałem 100.000 zł., miasto Królewska Huta z udziałem 50.000 zł., powiat będziński z udziałem 50.000 zł., a Związek Górnośląskich Przemysłowców górniczych i hutniczych z udziałem 350.0000 zł. Wydział Wykonawczy prowadzi w tej sprawie korespondencję z panem Wojewodą i Marszałkiem Sejmu Śląskiego, do których wysłał materjał informacyjny.

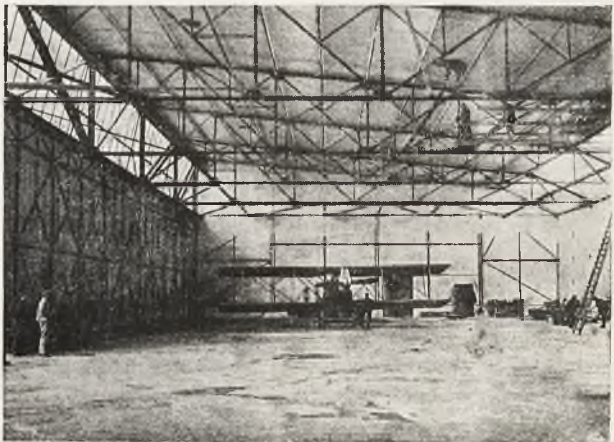
Z bilansów rocznych wynika, że śląska spółka lotnicza w razie nadania jej koncesji pod warunkiem otrzymania rządowych subwencyj w ramach ustawowych, potrafiłaby bez trudności wyrównać dochód z rozchodem. Według obecnego stanu rzeczy losy tej spółki zależą przeważnie od stanowiska Sejmu Śląskiego, a następnie od decyzji Min. Komunikacji w sprawie koncesji.

---

*) Według Sprawozdania Zarządu Śląskiego Komitetu Woj. L. O. P. P. za rok 1926.



Hangar lotniska katowickiego z samolotem wojskowym



Wnętrze hangaru katowickiego z samolotem typu „Ansaldo"



Warsztat przy hangarze



Dr. Zagórowski, prezes Kom. Pow. w Królewskiej Hucie



Prezydent m. Król. Huta p. Spaltenstein, I-szy w.-prezes Kom Pow.



Dyrektor Niciewicz, w.-skarbnik Śląskiego Komitetu Woj.



Starosta Bocheński, prezes Kom. Pow. w Tarnowskich Górach

Starosta świętochłowicki dr. Józef Potyka, niestrudzony prezes Śl. Kom. Woj. L. O. P. P., zasłużony organizator i pionier Ligi, dzięki którego energji powstało lotnisko w Katowicach.



Na skrzydłach samolotu do dobrobytu i potęgi.
Świętochłowice, dnia 12. III. 27 r.
Dr Potyka



Starosta dr. Seidler, prezes Komitetu Pow. Katowice-wieś



Starosta Szaliński, Prezes Komitetu Pow. w Pszczynie



Naczelnik gminy Świętochłowice p. Wackermann, Prezes Komitetu Pow.



Starszy asesor kolejowy Murek, skarbnik Śląskiego Komitetu Kolejowego L. O. P. P.



Wybitny działacz L. O. P. P., energiczny przewodniczący na Ziazdach Ligi, dyrektor Polskiej Huty Skarbowej Ołowiu i Srebra w Strzybnicy, b. minister Kamieński, wice-prezes Śląskiego Komitetu Woj. L. O. P. P.

Lotnisko.

Najgłówniejszą pozycją pracy wewnętrznej Zarządu Komitetu Wojewódzkiego zajmuje lotnisko. Pracami na lotnisku kieruje inż. dypl. p. Witold Weichman, specjalista w dziedzinie inżynierii lotniczej. Lotnisko znajduje się na południowym terenie miasta Wielkich Katowic i jest oddalone niespełna 2 kilometry w linji powietrznej od głównego dworca w Katowicach. Dojazd na lotnisko prowadzi z trzech stron t. j. z ulicy Francuskiej, Paderewskiego i z odnogi szosy, prowadzącej do Murczków.

Teren lotniska przedstawia kwadrat o 750 m. długości i szerokości i jest cokolwiek falisty oraz lekko pochyły w kierunku południowo-wschodnim. Spadzistość ta, wynosząca do 2 proc., powoduje naturalny szybki odpływ wody, natomiast dla ruchu lotniczego nie przedstawia najmniejszej przeszkody. Geologiczny skład terenu stanowi glina z domieszką piasku i żwiru, które sięgają aż do pokładu węglowego, znajdującego się w głębokości ca 200 m. Pierwotnie na gruncie tym znajdował się las świerkowy oraz dębowy, który spłonął. Komitet Woj., wydzierżawiając na początku 1926-go roku plac ten od Katowickiej Spółki Akcyjnej na 30 lat pod lotnisko, przystąpił nasamprzód do wykarczowania i surowego wygładzenia całego terenu. Następnie odwodniono teren za pomocą 16 klm. drenaży. Woda pozaskórna opadła wskutek tego o przeszło ćwierć metra. Plac został też częściowo uwalcowany. Mimo to teren z powodu swej gliniastej struktury jest mokry i miejscami miękki, kiedy natomiast od dobrego terenu lotniczego wymaga się, by stanowił pokład elastyczny, a mimo to twardy, a przedewszystkiem zwięzły. Ażeby tę właściwości osiągnąć teren wymaga dużo mozolnej pracy. W tym celu odkrywa się powierzchnię terenu, t. j. znosi darnie, a pozostałą ziemię niweluje, ubija i walcuje się. Znosi się wzniesienia i zasypuje się niemi zagłębienia tak, iż z biegiem czasu lotnisko straci swoją falistość. Doły po pniach dębowych trzeba zasypywać, ubijając warstwę po warstwie. W ten sposób zniwelowano i ubito w pobliżu hangaru dotąd już 10.000 m².

Lądowisko. By móc lądować na lotnisku w każdej porze roku i o każdym czasie, przystąpił Komitet Wykonawczy do urządzenia na środku lotniska tak zwanego lądowiska. Średnica jego wynosi 150 m., a wylot z tego koła wynosi w każdym kierunku co najmniej jeszcze dalsze 200 m., licząc od obwodu koła. Wystarczy ono do lądowania i startowania wszelkich aparatów przy najniekorzystniejszych warunkach atmosferycznych. Założenie tego koła wymaga również długiej i mozolnej pracy. Najpierw odkryto teren i zwieziono lorkami darnie potem przystąpiono do dokładnych pomiarów geometrycznych, by przeprowadzić planację tej płaszczyzny. Dalej przystąpiono do górnego odwodnienia, zakładając gęstą sieć rowów, wyłożonych drenami i zasypanych wielkopiecowym żużlem, a teren między rowami zaopatrzono w stożkowy spad dla natychmiastowego odwodnienia. Cały ten teren wysypano z powodu gliniastego podkładu piaskiem i grubą warstwą wysoko-piecowego żużlu. Nasyp ten musi być ubity i kilkakrotnie walcowany. Jak poważne przytem są poboczne prace, dowodzi, że do zwożenia przeszło 500 wagonów żużlu trzeba było przeprowadzić z bocznicy kolejowej na lotnisko kolejkę wąskotorową o długości ca 600 m.; do zwożenia piasku założono oddzielny tor wąskotorowy. Do zwożenia żużlu służy lokomotywa parowa, a piasku — siła ludzka. W ten sposób zbudowane koło stanowi nawet przy największym deszczu i słocie względnie suche miejsce. Jest ono połączone z hangarem drogą dojazdową, która również jest odwodniona, wywalcowana i wyszutrowana. Ponieważ tak koło, jak i droga dojazdowa jest równą, przeto aparaty doznają jak najmniejszego wstrząśnienia przy lądowaniu i startowaniu. W przyszłości koło, jak i droga, otrzyma ziemne elektryczne oświetlenie, by umożliwić lądowanie i nocą.

Hangar jest zbudowany wyłącznie z materjałów ogniotrwałych, a więc z żelaza, cegły, cementu i szkła. Posiada w wymiarach 42 m. szerokości, 25 m. głębokości i 10 i pół m. wysokości. Brama wjazdowa jest 40 m. szeroka, 6,70 m. wysoka. Hangar może swobodnie pomieścić 4 do 6 normalnych aparatów pasażerskich na 6 osób każdy, lub nawet jeden aparat typu „Super-Goljata".

Z hangarem jest połączony bezpośrednio warsztat mechaniczny, zawierający kompletny ekwipunek maszyn służących do dorywczej naprawy silników awjacyjnych oraz praktycznego wyszkolenia monterów, specjalistów od silników awjacyjnych. Warsztat posiada tokarkę, wiertarkę, strugarkę, szlifiarkę, maszynę do spawania, piec hartowniczy, kuźnię, imadła, narzędzia etc.

Hangar, jak i plac przed hangarem oraz warsztat, są elektrycznie oświetlone. Hangar otrzyma w przyszłości ogrzewanie centralne.

Hangar jest położony na wielkim bankiecie cementowym, na którym wznosi się konstrukcja żelazna, wypełniona cegłą, a dach jest z żelbetonu tak, że cały budynek stanowi jedną nierozerwalną całość. Miejsce przed wrotami hangaru będzie wybrukowane. Tam znajduje się też zapuszczona w ziemię stacja benzynowa na 40.000 litrów. Stacja ta zawiera dwa zbiorniki po 20.000 litrów od których prowadzi cały szereg rur do szafki rozdzielczej, z której uruchamia się stację benzynową. Za pomocą węzów parcianych zaopatruje bezpośrednio tanki samolotów w płyn spalinowy. Stacja posiada możność mieszania w odpowiednim stosunku benzyny lekkiej z ciężką i napełniania zbiorników lotniczych mieszanką według życzenia. Napełnianie odbywa się za pomocą zgęszczonego powietrza, którego dostarcza pompa bezpośrednio



Starosta dr. Józef Duda, prezes Komitetu Pow. w Bielsku



Starostwo świętochłowickie, siedziba Śląskiego Komitetu Woj. L. O P. P.

nią dla portjera. Na pierwszem piętrze znajduje się mieszkanie kierownika oraz werkmistrza.

W wieży mieści się ubikacja dla stacji meteoroligicznej, a na wieży samej znajdują się aparaty i przyrządy meteorologiczne. Poza tem budynek ten mieści łaźnie i natryski dla gości i pilotów.

Szkoła jest przewidziana na 35 uczni i jest urządzona według nowoczesnych wymogów technicznych. W niej mają się kształcić ukończeni ślusarze wzgl. mechanicy na specjalistów-mechaników od silników awjacyjnych. Mieści więc salę wykładową, kreślarnię, pokój dla profesorów, zbiorów, dużą szatnię, 8 natrysków etc.

Celowość wykonanych i podjętych na lotnisku prac została przez miarodajne strony uznaną, przedewszystkiem przez aktywnych pilotów wojskowych i cywilnych oraz fachowych inżynierów.

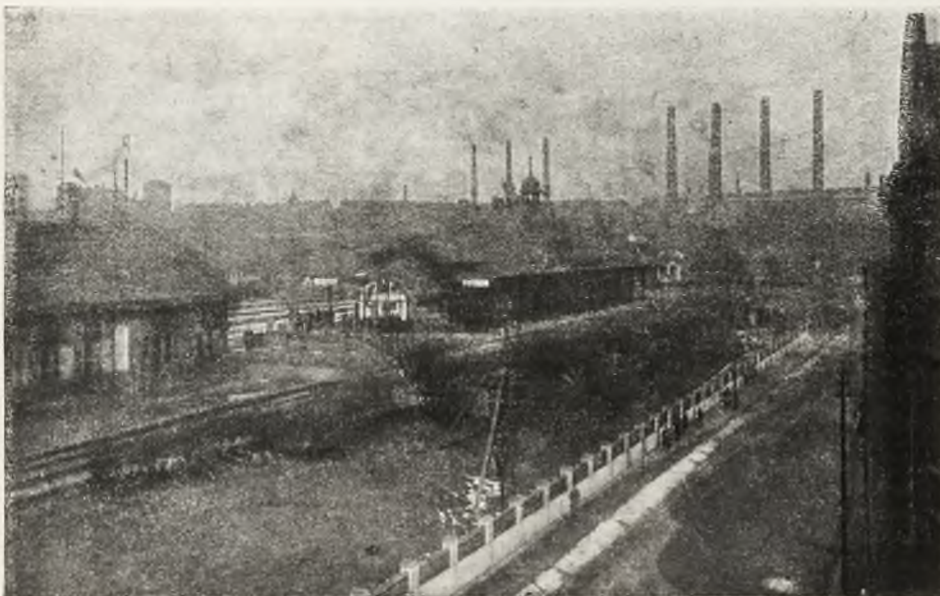
sprzęgnięta z motorem elektrycznym; w razie defektu pompowanie płynu odbywa się ręcznie.

Zabudowania administracyjne znajdują się na północno-zachodnim krańcu lotniska i składają się z 3-ch budynków oddzielnych, a to z budynku urzędowego, administracyjnego oraz szkoły mechanicznej.

Budynek urzędowy, czyli dworzec lotniczy, mieści wszelkie ubikacje służące dla poszczególnych urzędów i potrzebne dla ekspedycji pasażerów, listów i towarów. Budynek zawiera ubikacje dla poczty, cła policji, lekarza, sprzedaży biletów etc. Przewidując nocną komunikację, mieści budynek też odpowiednią ilość pokoi sypialnych dla poszczególnych urzędników. Jest budowany również wyłącznie z materjałów ogniotrwałych i posiada, jak reszta budynków, elektryczne oświetlenie, wodociągi, centralne ogrzewanie.

Dom administracyjny zawiera w piwnicy pomieszczenie na centralne ogrzewanie oraz piwnicę i pralnię dla mieszkań. Na parterze mieści się 5 pokoi przeznaczonych dla administracji lotniska i linij komunikacyjnych, 6 pokoi dla pilotów i 4 pokoje hotelowe oraz 2 — pokojowe mieszkanie z kuch-

Królewska Huta



Widok z dworca kolejowego

Propaganda.

Zarząd Komitetu ograniczył propagandę w ub. roku do werbowania członków rzeczywistych i zdobywania subwencyj wzgl. darów. Na wyszczególnienie zasługuje specjalnie energiczna działalność werbunkowa Sekcji Kolejowej, która z własnych środków urządziła wagony propagandowe, zawierające bogaty materjał propagandowy. Wagony te dotarły w krótkim czasie do wszystkich ważniejszych miejscowości Śląska, przyczem Sekcja Kolejowa zorganizowała kilkadziesiąt odczytów. Nadto Wydział Wykonawczy zwrócił się bezpośrednio z odezwą werbunkową do wszystkich sfer obywatelstwa.

W sprawie subwencyj i darów zwrócono się do wszystkich Wydziałów Powiatowych, do wszystkich rad gminnych wiejskich i miejskich, do wielkiego przemysłu i poszczególnych obywateli. Uzyskano z tej akcji w roku ub. 61.416.60 zł. (poza darami na wojewódzki dzień i tydzień lotniczy).

W dniu 1. VII. 1926 r. Komitet Woj. urządził t. zw. wojewódzki dzień lotniczy. Z powodu niepogody w tym dniu znaczna część Komitetów Pow. i Kół miejscowych odbyła tę akcję w ciągu miesiąca sierpnia. Wynik był zadawalający. Dochód wynosił brutto 22.830.93 złotych.

Z tego przypada na

1.	miasto Królewska Huta	1.313,32	zł.
1.	powiat Katowice . .	3.885,68	„
3.	„ Rybnik . . .	7.239,70	„
4.	„ Pszczyna . .	1.040,45	„
5.	„ Lubliniec . .	1.063,80	„
6.	„ Bielsko . . .	1.012,55	„
7.	sekcję kolejową . .	4.978,—	„
8.	powiat Świętochłowice	2.279,43	„
	Razem .	22.830,93	zł.

Komitet miejski w Katowicach wojewódzkiego dnia lotniczego nie urządził, a Komitet powiatowy w Cieszynie znajdował się wtedy w stanie organizacyjnym. Rozchód kasy wojewódzkiej na tę akcję wynosił 8.175,96 zł., wobec czego czysty zysk wojewódzkiego dnia lotniczego wynosił 14.654,97 zł.

Tydzień Lotniczy.

W czasie od 10 do 17 października 1926 r. Komitet Woj. urządził tydzień lotniczy. Tydzień przeprowadziły wszystkie Komitety Pow. za wyjątkiem Pszczyny. Przeprowadzono

szeroką akcję propagandową przez odczyty, wyświetlenie filmów, urządzenie specjalnych miejsc werbunkowych i t. p. Punktem kulminacyjnym Tygodnia lotniczego były loty propagandowe, wykonane z naszego lotniska. Pierwszy lądował na naszem lotnisku por. Szpunar z sierż. pilotem Kosińskim z II pułku lotn. w Krakowie na aparacie bojowym Ansaldo o sile 300 koni. Przed nim już zjawił się nad lotniskiem Hanriot z Poznania z por. Gruszkiewiczem i pilotem cyw. Hołodyńskim, którzy jednak, nie znając położenia lotniska, nie spostrzegli go i, będąc nie dalej niż pół klm. od lotniska, zawrócili w kierunku Sosnowca i dopiero następnego dnia wylądowali w Katowicach. Samoloty te wykonały w tygodniu lotniczym około 50 lotów, zrzucając ulotki propagandowe. Lądowanie i startowanie odbywało się przez cały czas bez najmniejszego wypadku. Sekcja kolejowa zorganizowała w czasie Tygodnia 35 odczytów i wyświetliła 12 filmów lotniczych. Pozatem Komitet rozwinął żywą akcję w prasie na rzecz tygodnia lotniczego. Dochód brutto Tygodnia wynosił 22.841,48 zł., z tego przypada na

1.	Katowice miasto . .	1.100,-	zł.
2.	Król. Huta miasto . .	2.889,12	„
3.	powiat Tarn. Góry .	2.300,—	„
4.	„ Katowice . .	1.799,35	„
5.	„ Świętochłowice	3.046,55	„
6.	sekcja kolejowa . .	7.254,50	„
7.	powiat Rybnik . . .	4.254,74	„
8.	„ Lubliniec . .	197,22	„
	Razem .	22.841,48	zł.

Rozchód kasy wojewódzkiej na tydzień lotniczy wynosił 8.370,80 złotych, zatem czysty zysk tygodnia lotniczego wyniósł 14.470,68 zł.

Poza tem dla celów propagandy udało się pozyskać p. kapitana Orlińskiego, który w dniu 23. X. 1926 r. w przepełnionej sali Domu Związkowego w Katowicach wygłosił odczyt o swoim locie Warszawa — Tokio — Warszawa. Komitet Woj. imieniem organizacji śląskiej wyraził p. kapitanowi Orlińskiemu hołd i podziękowanie, wręczając mu stos kartek wizytowych ze stali, wykonanych przez Hutę Pokoju w Nowym Bytomiu oraz rzeźbę węglową, wykonaną przez Skarboferm w Królewskiej Hucie. Poza tygodniem lotniczym i wojewódzkim dniem lotniczym Wydział Wykonawczy stale interesował ludność przez akcję prasową. Dalej zorganizowano przeszło 70 wieców wzgl. odczytów. Wydział Wykonawczy sprowadził z Głównego Zarządu 2 filmy, które były wyświetlane na całym terenie. Sekcja kolejowa w końcu zorganizowała loterję na wielką skalę. Akcja ta jeszcze nie jest zamknięta. Koło miejscowe w Świętochłowicach urządziło taką samą loterję, której czysty zysk wynosił około 1500 zł.

Stan organizacji.

Stan organizacji w dniu 31. XII. 1926 r. przedstawia się jak następuje:

1	Komitetów powiatowych	11
2	Kół miejscowych . . . . w tem 65 lokalnych Sekcyj kolejowych	191
3.	Członków:	
	a) Komitet Wojewódzki bez Sekcji Kolejowej	13,300
	b) Sekcja Kolejowa	15,942
	Razem .	29,242

Z końcem roku 1926 Komitet Wojewódzki liczył 10 Komitetów Powiatowych, 193 Kół Miejscowych a 25.922 członków.

Wobec tego można stwierdzić przyrost jednego Komitetu Powiatowego (Cieszyn), 4 Kół Miejscowych oraz 3.300 członków.

Aczkolwiek więc postępy w stanie organizacji są skromne, to wszakże można z zadowoleniem stwierdzić, że organizacja nie cofnęła się wstecz, lecz przeciwnie utrwaliła i wzmocniła się.



Książęco-Pszczyńska Dyrekcja Górnicza

Stan majątku Ligi w dniu 31. XII. 1926 r.

I. Książki za rok 1926 zostały zamknięte z dniem 31.XII. 1926 r. Zamknięcie wykazuje następujący stan kasy Komitetu Wojewódzkiego w dniu zamknięcia:

1.	saldo z dnia 31.XII. 1925 r.: .	182 703,69 zł.
2.	nowy dochód w ciągu roku 1926	325 417,07 „
	Razem:	508 120,76 zł.
5.	rozchód w ciągu roku 1926:	500.000 — „
	Pozostanie	8 120,76 zł.

która to kwota została przeniesiona na rok 1927 jako saldo r. 1926.



Kościół Marjacki w Katowicach

Podbój Atlantyku

„Dzięki lotnictwu Atlantyk stanie się morzem śródziemnem".

Oto motto, które na mapie propagandowej lotu de Pinedo pomieścił minister żeglugi powietrznej i faktyczny twórca lotnictwa włoskiego — Benito Mussolini.

Słowa ten nie są utopią, bo jeżeli cofniemy się o lat kilkanaście wstecz i przypomnimy sobie, jakie na nas wrażenie zrobił taki np. przelot Blériota nad kanałem Lamanche w roku 1908, to mamy wszelkie prawo przypuszczać, że uchodzące dziś jeszcze, i słusznie zresztą, za bohaterstwo czyny lotników, przebywających drogą powietrzną olbrzymie przestrzenie wodne, dzielące Stary Ląd od Nowego — staną się niezadługo rzeczą codzienną.

W dzisiejszych jednak warunkach przebycie Atlantyku przedstawia jeszcze niemałe trudności i wymaga zarówno wielkich wytrzymałości samolotu i silnika, jak niezwykłych umiejętności i dobrych nerwów pilota.

Śmiałków atoli nie brak i tak jak rok ubiegły nazwać można rokiem wypraw do bieguna północnego, tak rok 1927 jest rokiem lotów nad Atlantykiem. Szpalty dzienników zagranicznych pomieszczają codzień prawie nowe nazwiska lotników, zamierzających przebyć Atlantyk bądź na północnej, bądź na południowej półkuli. Włosi, Portugalczycy, Urugwajczycy, Francuzi, Niemcy, Amerykanie rozpoczęli, lub zapowiadają swoje raidy. Wiele z nich dojdzie do skutku, trudno dziś powiedzieć, ograniczmy się więc na razie na zarejestrowaniu rozpoczętych.

Alta Italia" w Sesto Calende, tym razem typu „Savoia S. 55". Aparat — jednopłatowiec o grubem skrzydle, we wnętrzu którego jest pomieszczenie dla załogi, zaopatrzono w dwa silniki Isotta Fraschini „Asso" po 500 MK. każdy, umieszczone w tandem (jeden za drugim). Obciążenie użyteczne wynosi 3400 kg, zaś promień działania 3100 km.

W pierwszych dniach lutego de Pinedo na „Santa Maria" — tak bowiem został ochrzczony wodnopłatowiec — udał się drogą powietrzną z Sesto Calende, do Elmas na Sardynji, skąd w dniu 13 lutego nastąpił oficjalny odlot. W podróży towarzyszą de Pinedo: mjr. del Prete, jako drugi pilot i mechanik Zachetti. Pierwszym etapem lotu była miejscowość Kenitra (Marokko), oddalona od Elmas o 1600 km, które przebyte zostały w ciągu 8 godzin Nazajutrz dokonano przelotu Kenitra — Villa Cisneros — 1600 km w 9 godz. 40 min., zaś 15 lutego Villa Cisneros — Bolama 1600 km w 8 godz. 30 min. W Bolama miał się rozpocząć właściwy przelot nad Atlantykiem do Porto Natal w Brazylji, to jest etap 2950 km. O ile dotąd rezultaty lotu były świetne, to tutaj rozpoczęły się trudności. Jak się zdaje wodnopłatowiec, wbrew nadziejom, nie był w stanie startować z Bolama z pełnem obciążeniem, to też, po kilku nieudanych próbach, de Pinedo zaniechał początkowego projektu, wyruszył w dniu 18 lutego na północ—do Dakaru, przebywając 400 km w 3 godz. 20 min., a zatem ze znacznie mniejszą szybkością, niż poprzednie etapy. Nazajutrz nastąpił przelot do Porto-Praia (Wyspy Zielonego Przylądka) — 720 km w 5 godz. 35 min. Tu „Santa-Maria" musiała czekać na polepszenie się pogody, co nastąpiło 22 lutego. Korzystając z księżycowej nocy



Mapka lotu de Pinedo

Lot włoski.

Na pierwszym planie zarówno chronologicznie, jak co do osiągniętych już rezultatów stoi lot płk. de Pinedo, o którym pobieżnie wzmiankowaliśmy w ostatnim numerze „Lotu Polskiego".

Kto jest płk. Francesco de Pinedo — nie potrzebujemy chyba mówić naszym czytelnikom, pamiętają oni niewątpliwie słynny jego lot z przed dwóch lat: Włochy — Australja — Oceanja — Japonja — Włochy, w czasie którego przebył on w powietrzu około 55.000 km.

Jak poprzednim razem, tak i obecnie losy swoje powierzył de Pinedo wodnopłatowcowi z zakładów „Societa Idrovolanti

de Pinedo startował o godz. 1.10 w nocy z zamiarem dolecenia do lądu amerykańskiego. W południe sygnalizowano jego przelot nad wyspą Fernando di Noronha, odległą od Porto-Praia o 2300 km, zaś od porto Natal o 400 km tylko, tak, iż wydawało się, że cel podróży zostanie osiągnięty. Tymczasem, niezadługo, de Pinedo, w obawie, że nie wystarczy mu materjałów pędnych, zmuszony był zawrócić i po 16 godz. lotu wodował w porcie wyspy Di Noronha. W dniu 24 lutego przybył on do Porto Natal, następnemi etapami były: Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Porto Alegre, Buenos Ayres, gdzie zakończyła się pierwsza część podróży. Dystans z Elmas do Buenos-Ayres, wynoszący 12835 km został przebyty w 79 godz. 27 min.

Lot uruguajczyków.

Prawie jednocześnie z de Pinedo, bo w dn. 20 lutego z Marina di Pisa wyruszyła na „Uruguayu", wodnopłatowcu Dornier-Wal—tego samego typu, co użyty do zeszłorocznego przelotu nad Atlantykiem, przez kom. Franco,—tylko zaopatrzonym w 2 silniki Farman po 600 MK każdy, wyprawa uruguajska, złożona z szefa lotnictwa uruguajskiego, mjra Larre Borges, kpt. Ibarra, kpt. radjotelegrafisty Larre Borges (brata szefa) i mechanika Rigoli, z zamiarem odbycia lotu naokoło świata: Atlantyk, Ameryka południowa, Ameryka północna, Japonja, Indochiny, Indje wsch., Włochy, Portugalja, Atlantyk, do Montevideo. Pierwszym etapem „Uruguaya" było Alicante (Hiszpanja), nazajutrz wodował on w Maladze. W dniu 23 lutego nastąpił odlot do Villa Cisneros, jednak wskutek uszkodzenia stacji radiotelegraficznej, wyprawa wodowała w Casablanca. Reperacje oraz niepomyślne warunki atmosferyczne zatrzymały wodnopłatowiec w Casablanca do 2 marca, w którym to dniu „Uruguay" odleciał w kierunku Wysp Kanadyjskich. Przelot jego został sygnalizowany z Mogador, poczem ustały wiadomości. Rozpoczęto poszukiwania zarówno przy pomocy wojennych statków francuskich i hiszpańskich jak samolotów i wodnopłatowców, lecz bezskutecznie. Dopiero w dniu 5 marca dwaj piloci linji Latécoère, lecąc z Dakaru do Casablanca, ujrzeli na brzegu morza, o ca 100 km od przylądka Juby, nieksztaltną szarą masę; opuściwszy się nisko stwierdzili, że był to „Uruguay", wywrócony do góry, z połamanym kadłubem i pływakami, silniki leżały o 50 m od kadłuba. Załogi ani śladu. Zaalarmowane przez radio władze wysłały na miejsce katastrofy drugi samolot Latécoère, a na nim dwóch tłomaczy mauretańskich. Ci ostatni, porozumiawszy się z tubylcami, stwierdzili, że lotnicy wyszli z wypadku cało i znajdują się w niewoli, z której, po złożeniu okupu zostali szczęśliwie w dniu 10 marca oswobodzeni i udają się do ojczyzny parowcem.

Jak się okazuje, w k r ó t c e po odlocie z Casablanca „Uruguay", wskutek pęknięcia rurki od smaru musiał wodowac na wzburzonem morzu. Kilka silnych fal zerwało opierzenie, oderwało podstawy silników i omal nie zatopiło kadłuba; lotnikom udało się wpław dotrzeć do niedaleko, na szczęście, znajdującego się lądu.

Lot portugalski.

Lot portugalski zakreślony jest również na wielką skalę. Chodzi o przebycie w ciągu trzech miesięcy następującej marszruty: Lizbona, Bolama, przez Atlantyk do Brazylji, poprzez południową Amerykę i Ocean Spokojny do Oceanji, Australja, Wyspy Malajskie, Indochiny, Indje wschodnie i dalej klasycznym szlakiem lotniczym do Lizbony. W dniu 2 marca wodnopłatowiec „Argus" typu Dornier Wal z dwoma silnikami Lorraine-Dietrich po 420 MK. każdy, wyruszył z Lizbony i przybył tegoż dnia do Casablanca, mając na pokładzie mjra Sarmiento de Beires, jako dowódcę wyprawy, Doval Portugal, jako drugiego pilota, de Castilho, nawigatora i Gouveia mechanika.

W dniu 12 marca „Argus" odleciał z Bolamo w kierunku Porto Natal, musiał jednak, wskutek mgły, zawrócić i wodować w rejonie wysp Bissagos, oddalonych o 100 km od lądu afrykańskiego. De Beires telegrafował, że czeka poprawy pogody, aby ruszyć dalej. (c. d. n.)

Lotnictwo u obcych

Lotnictwo na Węgrzech.

Wmyśl traktatu w Trianon, Węgry nie mają prawa posiadania lotnictwa wojskowego. Cały majątek lotniczy, znajdujący się w formacjach lotniczych, stworzonych doraźnie w międzyczasie od rozkładu b. monarchji austro-węgierskiej do zawarcia traktatu Wersalskiego został zniszczony przez międzysojuszniczą Komisję aljantów. W okresie komunizmu na Węgrzech ujawniły się wysiłki stworzenia lotnictwa wojskowego, lecz ponieważ komunizm spotkało kompletne fiasco, więc i program zorganizowania lotnictwa załamał się ostatecznie. Mniej więcej w tym samym okresie zostały zdewastowane trzy fabryki płatowców i dwie silników lotniczych.

Naogół warunki geograficzne Węgier sprzyjają rozwojowi lotnictwa komunikacyjnego. Istnieją dwa własne towarzystwa komunikacji lotniczej: T-wo „Awiotransport", eksploatujące linję Wiedeń — Budapeszt — Belgrad, oraz T-wo „Aeroekspres", czynne na linjach Budapeszt — Wiedeń, oraz Budapeszt — jezioro Balaton. Płatowce używane: Junkers i Fokker. Niedawno Cidna uzyskała koncesję na przeprowadzenie przez Budapeszt linji łączącej Wiedeń z Belgradem.

W roku 1922-ym zakaz budowy samolotów cywilnych i silników został cofnięty i obecnie są one budowane w Ofenpeście przez firmę „Feiro". Wszelkie sprawy dotyczące lotnictwa zostały podporządkowane departamentowi żeglugi powietrznej przy ministerstwie handlu.

Istnieją następujące społeczne organizacje lotnicze: 1) „Węgierska Aeroasocjacja" na wzór Aeroklubu, licząca około 15 tys. członków oraz 2) T-wo lotników-sportowców.

Porty lotnicze: Albertfalva, Ofenpest, Szegedin, Miskolcc i Czombateli.

Lotnictwo w Bułgarji.

Bułgarja, jako państwo, które walczyło po stronie Niemiec, nie ma prawa posiadania lotnictwa wojskowego. Władze rządowe wszelkiemi siłami dążą do rozwoju lotnictwa cywilnego, asygnując znaczne kwoty na zakup płatowców. W okolicach Sofji istnieje szkoła pilotów oraz świetnie zorganizowane warsztaty. Program rozbudowy lotnictwa przewiduje stworzenie kilku wielkich portów lotniczych, do których budowy już przystąpiono.

Konkurs lotniczy państw Małej Ententy i Polski.

Areoklub Królestwa Serbów, Kroatów i Słoweńców zwrócił się do płk.-pil. Rayskiego, szefa Departamentu IV Lotnictwa, z prośbą o wzięcie udziału w konkursie lotniczym państw M. Ententy i Polski. Według projektu Aeroklubu Jugosławji konkursy takie miałyby się odbywać rok rocznie, coraz to w innem państwie: Jugosławja, Polska, Czechosłowacja i Rumunja.

Pierwszy konkurs odbędzie się w sierpniu r. b. w Belgradzie. Celem jego jest nawiązanie bliższych stosunków pomiędzy lotnikami czterech zaprzyjaźnionych krajów.

Założenie konkursu polega na najszybszem przebyciu trasy Belgrad — Praga — Warszawa — Bukareszt — Belgrad. Start odbędzie się z lotniska Belgrad — Bezanja. Ci lotnicy, którzy w najkrótszym czasie przebędą całą drogę, wliczając czas poświęcony na lądowania obowiązujące, dowolne, lub spowodowane jakimś chwilowym defektem silnika, zostaną uznani za zwycięzców.

Załoga zwycięskiego płatowca otrzyma nagrodę Aeroklubu Jugosławji w wysokości 120 tys. dynarów. Druga nagroda została ustalona na 50 tys. dynarów, wreszcie trzecia na 30 tys. dynarów.

Ilość współzawodników nie jest ściśle ograniczona. Do konkursu będą dopuszczone płatowce typu wojskowego, używanego w lotnictwie wojskowem danego państwa conajmniej w ciągu 6 miesięcy przed otwarciem konkursu.

Płatowce winny być dwuosobowe z motorami o sile nie wyżej 500 K. M. Wszelkie specjalne przebudowania, mające na względzie dostosowanie płatowca do dłuższego lotu bez lądowania, jak również wszelkie choćby najprymitywniejsze przeróbki, służące dla załogi są bezwarunkowo wzbronione. Płatowiec musi być zwykłą, seryjną maszyną typu obserwacyjnego, kompletnie wyekwipowaną, zgodnie z wymogami francuskiego regulaminu lotnictwa wojskowego.

Uczestnicy konkursu winni najpóźniej na dwa dni przed jego rozpoczęciem znajdować się wraz z płatowcami na lotnisku Belgrad — Bezanja, ze względu na konieczność sprawdzenia zarówno dokumentów osobistych, jak i książek płatowcowych.

Start odbędzie się w kolejności ustalonej przez losowanie w odstępach 15—30 minutowych. Lądowania obowiązują tylko w Pradze, Warszawie, Bukareszcie i Belgradzie. Lotnicy, biorący udział w zawodach, muszą być członkami Aeroklubów, lub należeć do lotnictwa wojskowego tych czterech krajów. Dla należytego funkcjonowania konkursu zostanie powołana do życia specjalna Komisja Generalna w Belgradzie, oraz podkomisje w Warszawie, Pradze i Bukareszcie, w których skład wejdzie po dwóch delegatów z każdego uczestniczącego państwa.

Wszelkie dane każą przypuszczać, że Polska skorzysta z serdecznego zaproszenia, biorąc czynny udział w konkursie.

J-cki.

OBRONA PRZECIWGAZOWA

KPT. B. JAŁOWIECKI

Awiachim

Awiachim, a właściwie OSO-AWIACHIM, jest organizacją społeczną działającą na terenie Z. S. S. R., pokrewną co do kierunku pracy i idei z Ligą Obrony Powietrznej Państwa i Tow. Obrony Przeciwgazowej.

Wychodząc z założenia, że musimy znać dokładnie ideologję i nastroje naszego wschodniego sąsiada, dążącego usilnie do rozwoju lotnictwa oraz stworzenia przemysłu chemicznego, przedstawiam pokrótce historję rozwoju i postaram się zilustrować działalność Awiachimu. Stowarzyszenie pod tą nazwą powstało wskutek połączenia się Towarzystwa Przyjaciół Żeglugi Powietrznej z T-wem Przyjaciół Przemysłu Chemicznego, biorąc nazwę od słów „Awiacja i Chimja". Dzięki tej fuzji praca nabrała szerszego rozmachu i prasa sowiecka twierdzi, że Awiachim stał się potężnym megafonem, dzięki któremu najszersze warstwy społeczeństwa dowiadują się o problematach budowy i rozwoju lotnictwa oraz przemysłu chemicznego. Do roku 1926 członkowie Stowarzyszenia rekrutowali się przeważnie z pośród urzędników, pracowników sowieckich i robotników fabrycznych, dzięki przymusowemu wciąganiu na listę członków. Względem opornych stosowano teror, a nawet oddawano do czerezwyczajki.

Oczywiście, w podobnych warunkach nie było mowy o jakiejś ideowej twórczej pracy. Władze sowieckie to zrozumiały i w zimie 1926 r. zreorganizowano Stowarzyszenie pod hasłem dobrowolnego i indywidualnego należenia. Awiachim stracił na tem kilkaset tysięcy członków, bo ilość ich spadła z 2.600.000 na 1.968.000. Odszedł niewątpliwie element bierny i bezczynny, a pozostali bardziej wyrobieni i uświadomieni. Organizacja doznała silnego wstrząsu, — niektórzy kierownicy zaczęli ujawniać tendencje likwidacyjne, nie mogąc zrozumieć kierownictwa, opartego na poczuciu obywatelskiem, a nie na przymusie.

Obecnie Awiachim przeszedł już okres rekonwalescencji, i, aczkolwiek organizacja szwankuje i odczuwa się brak sprężystego kierownictwa, autorytet jej niewątpliwie wzrósł. Myśli przewodnie kierownictwa Awiachimu, trudności, z któremi on walczy, oraz jego stan obecny przedstawia się następująco. Zaczęto przedewszystkiem poszukiwać zwolenników na wsi, rozpoczynając pracę pod hasłem „Licom k dierewnie", t. j. „twarzą do wsi".

Dotychczasowa działalność, polegająca na subwencjonowaniu przemysłu lotniczego i chemicznego, budowie lotnisk, utrzymywaniu własnych szkół pilotów i mechaników, utrzymywaniu C. A. G. I., t. j. Centralnego Aero-Hydrodynamicznego Instytutu, urządzaniu konkursów lotniczych, konkursów gołębi pocztowych, popieraniu modelarstwa, finansowaniu wielkich raidów i t. d., ulega znacznemu rozszerzeniu *).

Do ciemnej wsi sowieckiej należało przemówić językiem dla niej zrozumiałym. To też w porozumieniu z Narodowym Komisarjatem Rolnictwa zaczęto zakładać specjalne stacje doświadczalno-pokazowe nawozów sztucznych i udzielać chłopom nawozów bezpłatnie, bądźto na bardzo dogodnych warunkach. W jednej tylko gubernji Moskiewskiej założono 3.000 doświadczalnych działek, dzięki którym urodzaje znacznie wzrosły. Równocześnie rozwinięto ożywioną działalność w zwalczaniu szarańczy oraz tępieniu gryzoniów. Na terenie północnego Kaukazu w ciągu kilku tygodni oczyszczono od szarańczy 10.000 dziesięcin ziemi. W kraju Nadwołżańskim w przeciągu lata r. u. wytępiono przy pomocy dwusiarczka węgla (CS_2) 30 miljonów chomików.

Przy zwalczaniu szarańczy pieszej płatowiec oddaje wprost nieocenione usługi, lecąc bowiem nisko nad ziemią (przy sprzyjających warunkach atmosferycznych najwyżej na wysokości 20 mtr.), rozpyla arsenian wapnia: pasmo trutki ściele się na szerokość 100 mtr., a dla opylenia dziesięciny potrzeba 2 kg. Walka z szarańczą latającą jest niezmiernie trudna, ponieważ przy nadlatywaniu płatowca płoszy się i odlatuje. Zresztą, zjawia się ona w okresie żniw, kiedy trudno liczyć na to, że trucizna zostanie zmyta przez deszcze.

Równocześnie Awiachim wszczął energiczną akcję oświatową w szkołach, polegającą na likwidowaniu tak zw. awiachimanalfabetyzmu, t. j. braku uświadomienia o roli lotnicwa i chemji w obronie państwa.

Najdotkliwszą bolączką Awiachimu jest to, że zaledwie połowa członków płaci składki i bierze udział w pracy. Reszta stanowi bierną masę, istniejącą tylko na papierze. Na terenie Rosji Sowieckiej istnieje obecnie 33.068 jaczejek (kół).

Do dotkliwych braków należy zaliczyć brak dyscypliny finansowej na niższych szczeblach organizacji, skutkiem czego Zarząd Centralny jest częstokroć pozbawiony możności racjonalnego wykonywania programu. Rachunkowość szwankuje, moc gotówki wydatkuje się chaotycznie. Komisje rewizyjne pracują słabo. Propaganda funkcjonuje nieszczególnie,

*) Budżet Awiachimu na rok 1926 wynosił przeszło 4 miljony rubli zł.

literatura często do poszczególnych jaczejek wogóle nie dochodzi. Prawie 70% jaczejek przypada na miasto; olbrzymia wieś sowiecka pomimo kolosalnych wysiłków de facto śpi, gdyż na 120 miljonów ludności wiejskiej, tylko 400.000 chłopów należy do Awiachimu: z nich 40% płaci składki, 5% chodzi na zebrania, a reszta nic nie robi. Inteligencja, zamieszkująca wieś, jak np. nauczyciel, agronom, lekarz; niemal nie bierze udziału w pracy.

Ciężarem dla Awiachimu są t. zw. „dzikie koła", t. j. kółka sportowe lub modelarskie, organizowane przy powiatowych, wzgl. gubernjalnych Zarządach, pracujące zdala od społeczności sowieckiej i nieinteresujące się polityką, co najwięcej boli władze sowieckie.

Bezpartyjni członkowie stanowią w Awiachimie 71%, a dzięki zwróceniu się ku wsi Awiachim coraz bardziej zaczął się oddalać od pracy partyjnej i wojskowej. Ten fakt niesłychanie przeraził władze sowieckie, które zaczęły wywierać presję na Awiachim w kierunku połączenia się z O. S. O. (T-wo Współdziałania z Obroną), przedstawiającem zwartą, dyscyplinowaną masę, liczącą 300.000 członków, uświadomionych pod względem politycznym oraz wyszkolonych wojskowo *).

23 stycznia r. b. na Wszechzwiązkowym Zjeździe Awiachimu, oraz Plenum Centralnej Rady O. S. O. uchwalono połączenie się obu Stowarzyszeń pod wspólną nazwą „O s o - A w i a c h i m" (Związek Stowarzyszeń Przyjaciół Obrony i Lotniczo-Chemicznej Rozbudowy Z. S. S. R.). To połączenie się należy bezwarunkowo uważać jako chęć rządu sowieckiego zmilitaryzowania dotychchczasowej organizacji, przy której powstała specjalna sekcja strzelecka.

Pomimo znacznych usterek i braków bolszewicy nie bez słuszności twierdzą, że Oso-Awiachim jest fundamentem pracy pokojowej, środkiem przeciwgazowym i wartownikiem powietrznym Z. S. S. R.

Powyżej przedstawiony stan faktyczny, aczkolwiek znamionuje pewną chorobę organiczną Awiachimu i wykazuje znaczne braki, to jednakże zdrowe tendencje i sprężystość Zarządu Gł. każą mniemać, że niewiele czasu potrzeba dla kompletnej sanacji stosunków. Już wyniki dotychchczasowej pracy, polegające na wydajnem subwencjonowaniu krajowych linji lotniczych, przemysłu lotniczego i chemicznego oddaniu do dyspozycji państwa kilkudziesięciu portów lotni-



Rzeźba, symbolizująca radość wsi z powodu przylotu „a g i t s a m o l o t u".

czych, 159 płatowców linjowych, a w pierwszym rzędzie głębokie, jak na stosunki sowieckie, wniknięcie w najszersze warstwy ludności — świadczy o żywotności tej potężnej organizacji.

Oby szerokie warstwy ludności polskiej zrozumiały najrychlej, że L. O. P. P. w połączeniu z Tow. Obrony Przeciwgazowej tem samem powinna być dla Polski, że w szeregach jej członków nie może zabraknąć żadnego świadomego swych obowiązków obywatela kraju!

*) O. S. O. jest organizacją pokrewną naszemu przysposobieniu wojskowemu.

Czy Francja szykuje się do wojny gazowej

Odczyt A. Michelina w Paryżu

Na miesięcznem zebraniu potężnej organizacji handlowo-przemysłowej paryskiej „Union du commerce et de l'industrie", znany fabrykant pneumatyków André Michelin, jedna z najwybitniejszych postaci francuskiego wielkiego przemysłu, wygłosił ciekawą mowę na temat „wojny gazowej".

Mówca przypomniał tragicznej pamięci datę 22 kwietnia 1915 r., w którym to dniu Niemcy po raz pierwszy zastosowali ten straszny środek zniszczenia. Przypomniał, że stosowanie gazów rozwijało się stale, aż do chwili zawieszenia broni i że w przyszłości stanowić ono będzie niewątpliwie groźbę, której nie można usunąć. Dodał dalej: „Jest bezcelowem dysputować o legalności walki gazowej — jest ona nieunikniona. Żadne mocarstwo nie będzie miało odwagi zrezygnować z niej, nie może jej porzucić. W przyszłej wojnie naród zdolny do wyprodukowania i do stosowania gazów w największych ilościach, zwycięży, uzyska supremację światową, a może nawet panowanie nad całym światem".

Michelin dobrze wie, że Liga Narodów zajęła się sprawą wojny gazowej i starała się wykazać różnym państwom straszne jej skutki. Należało ustalić sankcje: pomimo akcji Francji, Belgji, Polski i Małej Ententy, Liga oparła się ustanowieniu natychmiastowych i ogólnych represyj przeciw drapieżnemu narodowi, któryby zechciał korzystać z gazów dla zatrucia swych przeciwników, cywilnych i wojskowych. A więc?... Czy Francja przygotowuje się do wojny gazowej, tak okropnej i tak nieuniknionej?

Michelin z niepokojem zapytuje się o to; uroczysta deklaracja, znajdująca się na wstępie ważniejszych regulaminów taktycznych armji francuskiej (o zakazie używania gazów na wojnie, przyp. Red.) uprawnia go do tego niepokoju.

Mówca spodziewa się, że deklaracja ta jest tylko fikcją i że wszyscy technicy francuscy pracują już obecnie bez wytchnienia nad odkryciem nowego gazu, któryby przenikał przez obecne maski; nad wynalezieniem maski odpornej na

wszystkie gazy; nad organizacją fabryk, mogących produkować gazy, maski, zbiorniki, bomby, wielkie samoloty, przystosowane do nocnego bombardowania; nad zaopatrzeniem tych wytwórni w surowce i zapewnieniem im tego zaopatrzenia na przyszłość; nad przygotowaniem obszernych podziemnych lokali, jako schronów dla ludności cywilnej, wojska i środków obronnych; nad rozmieszczeniem floty powietrznej i t. d.

Cenne te słowa, dające się zastosować bez żadnych zupełnie zmian do naszych stosunków, zasługują na baczną uwagę naszych czynników miarodajnych i całego społeczeństwa.



Jak bronić się mamy przed wojną chemiczną? Wiele zdziałano już dotąd w dziedzinie propagandy obrony prze ciwgazowej w Polsce. Wychodząc z założenia że najlepiej obro ną kraju jest właśnie doskonale rozwinięty przemysł chemiczny, Tow. Obrony Przeciwgazowej zrealizowało wspaniałe dzieło wykończenia Chemicznego Instytutu Badawczego w Warszawie na Żoliborzu.

Pierwszy etap przygotowań do obrony jest już prawie na ukończeniu, jednak na nim się nie kończy akcja obrony przeciwgazowej. Drugim takim etapem musi być odpowiednie zorganizowanie i wyszkolenie całego narodu polskiego w rzeczywistej obronie indywidualnej i zbiorowej przed grozą przyszłej wojny lotniczo-gazowej.

Pod wpływem propagandy uświadomione społeczeństwo, domaga się szkolenia i organizacji. Ażeby tą drugą akcją należycie pokierować, winniśmy stworzyć odpowiednią instytucję, któraby nam dostarczała instruktorów, organizatorów i prelegentów, którzy rozchodząc się po całym kraju stwarzaliby silne komórki obrony przeciwgazowej.

Komórkami obronnemi przedewszystkiem winny być dworce i węzły kolejowe, fabryki, a w miastach wszystkie urzędy państwowe i samorządowe, a zwłaszcza zakłady użyteczności publicznej. Wszystkie te objekty i ośrodki na wypadek wojny w pierwszym planie staną się pastwą nieprzyjacielskich samolotów.

Tak więc jasnem jest, że obrona przeciwgazowa nie może stać się monopolem władz wojskowych. W tym celu powinna powstać „Cywilna Szkoła Gazowa". Tow. Obr. Przeciwgazowej w obecnej chwili wszystkie swoje wysiłki ma tej sprawie poświęcić.

Fundusze na ten cel muszą się znaleźć nietylko u władz rządowych, samorządowych, lecz nie mniej u instytucyj prywatnych i całego społeczeństwa, któremu na sercu leży nietylko dobro ogólne, lecz względy osobistego bezpieczeństwa.

Bomby i gazy lecące z góry nie będą wybierały miejsc, które mają zniszczyć i zatruć. Paść może ofiarą najniewinniejsza istota pod słońcem.

K a ż d y w i ę c w i n i e n b y ć ś w i a d o m y n i e b e z p i e c z e ń s t w a i d o b r z e w y s z k o l o n y w o b r o n i e.

B u d u j c i e c y w i l n ą s z k o ł ę g a z o w ą!

W sprawie obrony chemicznej Państwa. W ostatnim (luty 27 r.) zeszycie „Bellony" dr. J. Wiertelak porusza zagadnienie z dziedziny obrony chemicznej Państwa — zagadnienie które wobec zbrojenia chemicznego naszych sąsiadów jej zupełnie na czasie, budzi wielkie i zrozumiałe zainteresowanie społeczeństwa.

Chodzi o to, aby na wypadek wojny wszyscy chemicy zostali należycie wyzyskani i postawieni na właściwem miejscu. Dlatego też dr. Wiertelak zwraca uwagę na konieczność prowadzenia już obecnie wykazów wszystkich chemików z egzaminami państwowemi oraz studentów chemji, zarówno mężczyzn jak i kobiet, a nawet ludzi mających mniejszą lub większą styczność z chemją, a przedewszystkiem farmaceutów.

Jednocześnie jest omawianą sprawa użytkowania chemików podczas odbywania przez nich obowiązkowej służby wojskowej. Dr. Wiertelak jest zdania, że ta kategorja młodzieży nie powinna przerywać studjów w dziedzinie, w której pracować będzie podczas wojny, że w razie powołania chemika zatrudniać go należy w instytuciach i fabrykach wojskowych (lub półwojskowych), lecz o charakterze odpowiadającym jego specjalności.

Nie wyklucza to krótkiego zaznajomienia się z zasadami służby wojskowej. W ten sposób chemik w czasie swej służby wojskowej zapozna się z zagadnieniami pracy, która będzie wykonywał podczas wojny, wydoskonali się w niej, a Państwo zyska w nim doświadczonego fachowca.

Kolejowy Wagon Przeciwgazowy. Dzięki inicjatywie Zarządu Głównego T-wa Obr Przeciwgazowej Minist. Kol munikacji oddaje do dyspozycji akcji obrony przeciwgazowej osobny wagon kolejowy, w którym zostanie urządzona wystawa eksponatów z dziedziny walki chemicznej.

Wagon wraz z prelegentem będzie kolejno objeżdżał wszystkie węzły i stacje kolejowe. Wyposażenie wagonu będzie podwójne: jedno, stałe, do użytku kursów organizowanych dla personelu kolejowego, drugie, ruchome, dla ludności cywilnej w miastach.

Należy spodziewać się, że akcja ta da bardzo dobre wyniki i przyczyni się przedewszystkiem, do wyszkolenia przeciwgazowego, tak ważnego dla administracji państwowej personelu dróg żelaznych.

Sprostowanie. Do notatki naszej o Polskim Chemicznym Instytucie Badawczym, umieszczonej na str. 63 numeru marcowego, wkradła się następująca nieścisłość, którą prostujemy:

Na czele Tow. Obrony Przeciwgazowej stanął, jako prezes, p. Jan Zagleniczny, dr. Zenon Martynowicz zaś stoi na czele Chemicznego Instytutu Badawczego.



Plac Wolności w Katowicach.



Plac Miarki w Katowicach

LOTNICTWO WOJSKOWE

MJR. S. G. PILOT M. ROMEYKO

Lotnictwo polskie w okresie walk o niepodległość (1918-1920)

Znaczna ilość wydarzeń z okresu walk o niepodległość uzyskała udokumentowane oświetlenie. Dotychczas, niestety, nie poruszano fragmentów z działalności lotnictwa polskiego. Brak uporządkowanego archiwum opóźni na dłuższy czas jeszcze tę akcję.

To też chciałbym, nie czekając na oficjalne dane, streścić pokrótce przebieg działalności bojowej lotnictwa polskiego, korzystając bądź z dokumentów zestawionych przeze mnie wkrótce po wojnie (w roku 1921), bądź z osobistych wspomnień.

Działalność bojowa lotnictwa uzależnioną była od ogólnej sytuacji na froncie i z grubsza dałaby się podzielić na trzy okresy:

Okres I: od początku formowania armji polskiej (1.XI.1918) do 1.VI.1919, t. j. do ukończenia walk o Lwów.

Okres II: od 1. VI.1919 do 1.IV.1920, t. j. do rozpoczęcia przygotowań do ofensywy Kijowskiej.

Okres III: od przygotowań do ofensywy Kijowskiej do chwili rozejmu.

Przejdźmy kolejno te okresy.

Okres I (1.XI.1918 r. — 1.VI.1919 r.).

Działalność bojowa Wojsk Lotniczych bierze swój początek od momentu odrodzenia Armji Polskiej, nawet wcześniej, bo od walk Lwowskich, w początku listopada 1918 r. Lotnictwo wtedy było w nader krytycznej sytuacji, gdyż, nie będąc uzupełniając się, organizując i przejmując materjał lotniczy b. zorganizowane, musiało pełnić akcję bojową, jednocześnie armji austrjackiej. Tylko dzięki prawdziwie nadludzkim wysiłkom — lotnictwo sprostało nakładanym nań obowiązkom.

W czasie rozpoczęcia pierwszych walk lwowskich grupa Polaków - lotników z b. armji austrjackiej (płk. de Beaurain, ś. p. mjr. Toruń, ś. p. mjr. Stec, ś. p. kpt. Bastyr, kpt. Roland i wielu innych) z własnej inicjatywy, siłą orężną, zajmują pozostawione przez Austrjaków lotnisko we Lwowie, wypędzają zeń Ukraińców, obejmując hangary i warsztaty. Po zmontowaniu ~~dwuch~~ samolotów, w dniu 3 listopada rozpoczynają działalność bojową.

Jednocześnie została przeprowadzona podobna akcja w Krakowie. Spiesznie formuje Esk. Wyw. 5 rotm. Jasiński *) i wyrusza na odsiecz Lwowa na początku stycznia.

Akcja bojowa lotników coraz się zwiększa; gdy Lwów był okrążony — staje się nieodzowną, lotnictwo jest bowiem jedynym środkiem łączności w tym czasie.

To też przyznać należy, że czyny bojowe eskadr 5-ej, 6-ej i 7-ej w okresie walk o Lwów, winny być zapisane złotemi zgłoskami w historji lotnictwa polskiego.

Warszawa nie może narazie udzielić pomocy lotnictwu lwowskiemu, przystępując do formowania nowych eskadr w Kongresówce. Zresztą personel latający składa się przeważnie z oficerów byłej armji rosyjskiej, którzy nie latali przeszło rok, jak również nie są obeznani z samolotami typu niemieckiego.

Już w pierwszych dniach stycznia 1919 r. zostaje sformowana w Warszawie eskadra lotnicza 3 Wyw. i wychodzi na front via Lublin — Chełm — Kowel, w składzie trzech pilotów, tyleż samolotów. Widzimy tę eskadrę na froncie. Spełnia ona swoje ciężkie zadania; piloci eskadry, (z których najwięcej odznaczył się kpt. Makijonek), otrzymują pochwałę za pochwałą, praca bojowa wre.

Tymczasem sytuacja na północy znacznie pogarsza się. Samoobrona Wileńska ustąpiła Wilno bolszewikom, którzy grożą zajęciem Białegostoku. Wyłania się konieczność ofensywy na Brześć Litewski, Lidę, Baranowicze i Wilno.

W tym celu śpiesznie formuje się w Warszawie I-sza grupa lotnicza z eskadr: 1, 4, 8 i 11, w celu wymarszu na front Litewsko-Białoruski.

Na wiosnę r. 1919 (marzec, kwiecień) lotnictwo lwowskie przedstawia dwie zupełnie zorganizowane grupy lotnicze: III — pod d-twem ś. p. kpt. Bastyra we Lwowie (esk. 6 i 7) i II — pod d-twem płk. Perini'ego w Przemyślu (esk. 5, 9 i 1 Wlkp.). Operują one na froncie galicyjskim, przyczem w okresie ofensywy lwowskiej działalność swą doprowadzają do dużego wysiłku.

O zasługach lotników lwowskich świadczy wielka ilość pochwał, podziękowań, uznań w rozkazach poszczególnych grup operacyjnych i odcinków frontu.

Po opanowaniu Wielkopolski, lotnictwo b. zaboru pruskiego śpiesznie się mobilizuje. Stoi ono najlepiej pod każdym względem. Obfitość materjału lotniczego, pozostawionego przez Niemców, pozwala wystawić do akcji bojowej na front galicyjski w miesiącu marcu 1919 r. 1-szą Esk. Wyw. Wielkop. (pod d-twem ppor. Pniewskiego), wyposażoną świetnie w materjał techn. i w samoloty. Sformowana następnie 2-ga Wywiadowcza, przeznaczona również na front galicyjski, odejść musi na nowy front zachodni.

Tymczasem sytuacja na froncie Lit. -Biał. staje się coraz groźniejszą. Pomimo, że eskadry 1, 4, 8 i 11 nie są kompletnie sformowane, otrzymują rozkaz wyruszyć w pole i tam doformować się, prowadząc jednocześnie akcję bojową. Z tą chwilą zaczyna się droga cierniowa dla 1-szej grupy lotn. Początkowo eskadry stanęły w Białymstoku, co zwiększało znacznie długość lotów frontowych, gdyż do linji frontu było 210 km. Nie zważając na to, eskadry 1 i 4 rozpoczynają swą działalność bojową już w kwietniu i uczestniczą w akcji na Lidę i Wilno. W dniu 22 kwietnia, natychmiast po wzięciu Wilna, eskadry 1 i 4 przechodzą na nowe miejsce postoju do Porubanku pod Wilnem (8 esk. czasowo pozostaje w Brześciu Lit., 11 esk. pozostaje w Białymstoku, wobec braku pilotów i samolotów).

W takich opłakanych warunkach, odczuwając dotkliwie brak pilotów, samolotów, środków lokomocji, eskadry 1-szej grupy lotniczej, pozostają przez cały czas I-go okresu, (1-sza eskadra w Wilnie, 4-ta eskadra przechodzi w mies. maju do Lidy, do dysp. frontu Lit.-Biał.).

---

*) Obecnie ppłk. S: G. w rezerwie.

Okres II (1.VI.1919 r. — 1.IV.1920 r.).

Drugi okres działalności bojowej lotnictwa polskiego rozpoczyna się z chwilą przybycia do Polski eskadr gen. Hallera i trwa do ofensywy Kijowskiej. Jest to okres przeważnie pasywny dla lotnictwa, oprócz frontu Lit.-Biał. i akcji gen. Hallera na Łuck, w której uczestniczyły eskadry lotnicze, przybyłe z Francji.

Druga i trzecia grupa lotnicza, tak zasłużone w poprzednich bojach o wyzwolenie Galicji, zyskując sobie ogólne uznanie za pracę, prowadząc nadal akcję bojową w międzyczasie, ściągane są do kraju kolejno na przeciąg 2-ch, 3-ch miesięcy, w celu zasłużonego wypoczynku i ukompletowania.

Front południowy pozostaje przeważnie pasywnym przez cały drugi okres.

Natomiast front Lit.-Biał., wobec naszej ofensywy na Mołodeczno — Mińsk — Borysów — Święciany — Dźwińsk — Połock — Baranowicze — Łuniniec — Pińsk — Bobrujsk, stawał się coraz ruchliwszym i wymagał większej ilości oraz intensywniejszego działania lotnictwa.

W tym celu przerzucono z frontu galicyjskiego esk. Wlkp 1-szą; z frontu zachodniego eskadrę Wlkp. 2-gą oraz nowosformowaną eskadrę Wyw. 3-cią Wlkp. Te trzy eskadry tworzą 1-szą grupę lotniczą Wlkp., przy froncie Lit. - Biał. i działają w kierunku Mińsk — Borysów — Bobrujsk. Na północ operuje 1-sza grupa lotn., złożona z eskadr 1, 4 i 8.

Za powyższy okres eskadry frontu Lit.-Biał. otrzymały cały szereg pochwał w rozkazach, część personelu latającego na rozkaz d-cy frontu Lit.-Biał., została przedstawiona do orderu „Virtuti Militari".

Reszta eskadr została ściągnięta do kraju lub na tyły i kompletuje się meterjałem technicznym i samolotami typu francuskiego.

Okres III (1.IV.1920 r. — 15.X. 1920 r.).

Trzeci okres zaczyna się ofensywą Kijowską i kończy się z dniem rozejmu.

Jest to najważniejszy i najwięcej intensywny okres działalności bojowej lotniczej.

Jak wspomniałem poprzednio, okres drugi był dla lotnictwa okresem pasywnym, co pozwoliło wycofać część eskadr na tyły i zająć się ich ukompletowaniem, a zarazem przygotować do wielkiej ofensywy.

Na pierwszy plan wysunięte zostały dywizjony: III-ci — płk. Periniego, II-gi — kpt. Bastyra, oraz nowo-sformowany dywizjon V, pod d-twem mjr. Kossowskiego (esk. 3, 16 i 17 Breguetów).

Szybkie swoje tempo ofensywa Kijowska zawdzięcza nieocenionym usługom zgrupowanych dywizjonów, pod ogólnem d-twem płk. Periniego.

Twierdzić można stanowczo, iż w okresie ofensywy Kijowskiej, nie było zadania, nie było rozkazu i żądania d-twa, nie wykonanego przez lotnictwo. Wywiady, bombardowania, ostrzeliwania z karabinów maszynowych, atakowania piechoty i kawalerji z małej wysokości były na porządku dziennym.

Charakterystycznem jest, że dopiero w tym okresie lotnictwo zyskało zaufanie wyższych dowódców.

Coprawda, pomogli nam w tym wypadku... bolszewicy, gdyż dopominali się u swego d-twa o natychmiastową pomoc przeciwlotniczą, wskazując na fakty zatopienia 2 okrętów na Dnieprze bombami z samolotów (3-cia esk. mjr. Kossowskiego), rozbicie pociągu pancernego przez II i III dyw. lotn. (5-ta esk. i 21-sza niszczycielska), pod Wapniarką, niemożliwość wysadzenia desantu na polski brzeg Dniepru i t. d. Radio powyższe przychwycone zostało przez nasze d-twa i utrwaliło przekonanie o korzyściach lotnictwa.

W okresie, gdy na południu lotnictwo polskie zbiera laury, na północy rzecz się przedstawia daleko gorzej.

Raptowne przerwanie frontu, obok Głębokiego, zmusza dwie eskadry do wycofania się w tak szybkiem tempie, że część materjału technicznego nie mogła być wywieziona. Osłabiło to znacznie siły lotnicze na północy i zmusiło szefa lotn. przy N. D. do uzupełnienia eskadr frontu północnego, na niekorzyść frontu południowego.

Od momentu odwrotu z pod Kijowa, zaczyna się ciężki okres lotnictwa polskiego.

Jeszcze zimą, podczas przygotowań do ofensywy Kijowskiej, Dep. III Żegl. Pow., nie mając do dyspozycji krajowych

Najmłodsi Ślązacy



Kolenja robotnicza kopalni „Knurów" w Knurowie

wytwórni samolotów, zdecydował się na zakup większych partyj we Włoszech, Francji, Anglji, w przekonaniu, iż termin 6-cio miesięczny wystarczy na wykonanie obstalunków. Departament zawiódł się jednakże. Polityczne zawikłania we Włoszech, utrudniony transport kolejowy z Francji, oraz wrogi stosunek w. m. Gdańska, wytworzyły dla lotnictwa polskiego katastrofalną sytuację pod względem wyposażenia w samoloty i materjały techniczne.

Należało więc przez najintensywniejszą pracę warsztatów reperacyjnych zapełnić wytworzoną lukę.

Okres 15 czerwca — 1 sierpnia był kryzysem bardzo poważnym dla lotnictwa, gdyż cała rezerwa samolotów była wyczerpana, warsztaty zaś przy nieustannej pracy nie mogły zaspokoić nawet $^1/_{10}$ zapotrzebowań; remonty pośpiesznie prowadzone przynosiły większą ilość wypadków i t. d.

Z dniem 1 sierpnia nastaje nowa era w lotnictwie. Przewidywane jest otrzymanie w pierwszych dniach sierpnia większej partji angielskich samolotów, co daje możność szefowi lotn. na pewien czas zgrupować w Warszawie resztki eskadr, celem ich ukompletowania.

Dużą rolę odegrało lotnictwo przy obronie Warszawy i ofensywie sierpniowej

Główna kwatera Naczelnego Wodza, w Dęblinie i pod Garwolinem, w dniu 16, 17 i 18 sierpnia 1920 r. opierała swe operacyjne rozkazy w znacznej mierze na meldunkach mjr. Kossowskiego i oficerów 3-ej eskadry.

Transport przybyłych do Polski samolotów angielskich oraz nieoficjalny zakup samolotów w Niemczech, dał możność szefowi lotnictwa do dnia 1 września 1920 r. wyposażyć w samoloty 4 eskadry, wysyłając je w pościg za odchodzącym przeciwnikiem;resztę zaś eskadr kompletuje się samolotami, które wychodzą z warsztatów.

Nie można nie wspomnieć ze specjalnem uznaniem o pracy bojowej eskadry myśl. 7-ej imienia Kościuszki, pod d-twem ppłk. Faunt le Roy.

Eskadra składała się z oficerów - pilotów armji amerykańskiej, którzy, jako ochotnicy, wstąpili do szeregów armji polskiej w jesieni roku 1919. Przez zimowy okres eskadra się formowała i działalność bojową rozwinęła w 3-cim okresie.

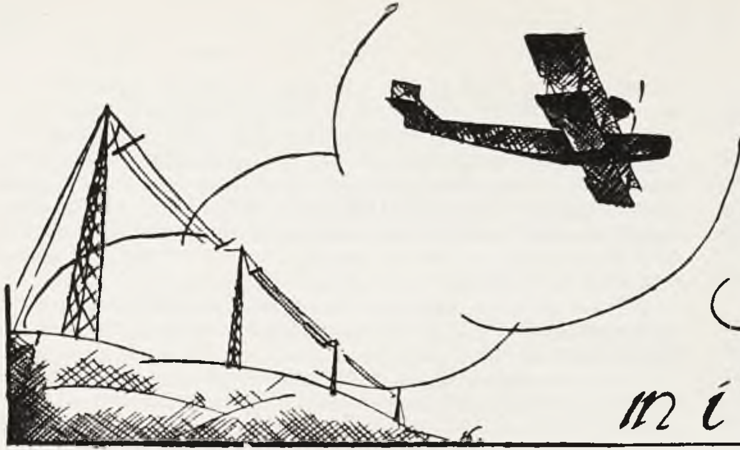
Zasługi, okazane nam przez tę garstkę walecznych, oddanych sprawie polskiej, nie dadzą się ocenić; pracowali oni dla dobra naszej Ojczyzny tak sumiennie, z takim zapałem, iż mogli być stawiani śmiało jako wzór.

Szczegółowe dane pracy bojowej lotnictwa polskiego, podczas wojny polsko-bolszewickiej znajdą czytelnicy w zestawieniu niżej podanem, opartem na urzędowych danych.

Ogólne zestawienie pracy bojowej poszczególnych eskadr za czas wojny polsko-bolszewickiej

(1.XI 1918 r. — 15.X 1920 r.)

ESKADRY	I okres od 1.XI 1918 do 1.VI 1919			II okres od 1.VI 1919 do 1.IV 1920			III okres od 1.IV 1920 do 15.X 1920			Razem			Przeciętna ilość personelu lataj. w esk.	UWAGI
	Godzin wylatanych	Ilość lotów bojow.	Straty personelu lataj.	Godzin wylatanych	Ilość lotów bojow.	Straty personelu lataj.	Godzin wylatanych	Ilość lotów bojow.	Straty personelu lataj.	Godzin wylatanych nad nieprzyjacielem	Ilość lotów bojow.	Straty personelu lataj.		
Eskadra Lotn. W. 1 .	60	25	—	95	44	—	319	134	2	474	203	2	8	
" " Wyw. 2	55	23	1	82	37	3	297	133	3	434	193	7	8	
" " " 3	77	32	—	—	—	—	1203	437	3	1280	469	3	8[1])	[1]) w tej licz. loty mjr. Kossowskiego. 4 esk. rozformowana w 3 okresie.
" " " 4	66	30	4	132	57	—	19	8	1	217	95	5	7	
" " " 5	153	113	2	107	76	3	416	173	2	676	362	7	8	
" " " 6	462	322	3	308	126	2	495	222	1	1265	670	6	9[2])	[2]) w tej licz. loty ś. p. kpt. Bastyra.
" " Myśl. 7	187	168	—	38	29	3	682	462	2	907	659	5	7[3])	
" " Wyw. 8	5	3	—	88	32	1	308	136	2	401	171	3	7	[3]) w tej liczbie loty ppłkj Faunt le Roy'a.
" " " 9	45	40	2	68	35	—	180	78	7	293	153	9	8	
" " " 10	25	10	—	28	11	—	385	146	3	438	167	3	10	
" " " 11	—	—	—	41	16	—	—	—	—	41	16	—	6[4])	[4]) łącz. z 4 a później z 1 eskadrą.
" " " 12	56	38	—	203	150	2	497	327	6	756	515	8	12	
1. „Wlkp" Myśl. 13	—	—	—	74	35	2	719	512	2	793	547	4	8	
2 " Wyw. 14	—	—	—	142	68	1	211	123	2	353	191	3	12	
3. " Myśl. 15	—	—	—	—	—	—	346	277	1	346	277	1	7	
4. " Wyw. 16	—	—	—	—	—	—	275	117	6	275	117	6	9	
39. Breguetów " 17	—	—	—	—	—	—	132	58	2	132	58	2	9	
59. " " 1,	—	—	—	—	—	—	86	38	2	86	38	2	8	
162. Spad Myśl. 19	—	—	—	—	—	—	253	121	1	253	121	1	6	
Niszcz. 21	—	—	—	—	—	—	270	117	3	270	117	3	10	
Loty przy obronie Warszawy	—	—	—	—	—	—	71	33	2	71	33	2	—	
Razem .	1191	804	12	1406	716	17	7164	3652	53	9761	5172	82	167	



Kronika międzynarodowa

POLSKA.

Zrzeszenie polskich przemysłowców lotniczych. W dn. 15/III. odbyło się drugie organizacyjne posiedzenie Zrzeszenia polskich przemysłowców lotniczych. Obradom przewodniczył dyrektor Polskiej Linji Lotniczej Aerolot p. A. Wygard.

Obecnie byli przedstawiciele: Podlaskiej Wytwórni samolotów w Białej Podlaskiej, fabryki samolotów „Samolot" w Ławicy pod Poznaniem, fabryki silników lotniczych „Avia" w Warszawie, fabryki śmigieł Szymański, fabryki cellonu „Avia", fabryki wyrobów metalowych „Iskropol", Tow. Komunikacji powietrznej Aerolot, fabryki silników „Autoremont", fabryki opon do kół samolotowych „Pneumatyk", walcowni metali w Dziedzicach, fabryki aparatów precyzyjnych Fraget, fabryki Norblin, Buch i T. Werner, fabryki linek stalowych Deichpol, wytwórni wyrobów metalowych „Warmet", zakładów chemicznych „Grodzisk", fabryki kleju „Certus".

Zebrani uchwalili przyjęcie statutu, opracowanego przez komisję, wybraną na na pierwszem posiedzeniu organizacyjnem i dokonali wyboru prowizorycznego Zarządu Stowarzyszenia.

Do Zarządu weszli przedstawiciele: trzech wytwórni płatowców, to jest w Białej Podlaskiej, w Ławicy pod Poznaniem i w Lublinie, fabryki silników lotniczych „Avia", Tow. Komunikacji Powietrznej „Aerolot", oraz pomocniczego przemysłu lotniczego w osobie delegata fabryki Fraget.

Zrzeszenie ma na celu pracę nad stworzeniem warunków, sprzyjających rozwojowi rodzimego przemysłu lotniczego, krzewienie pośród członków zasad solidarności zawodowej, konsolidowanie i obronę interesów ekonomicznych przemysłowych i handlowych polskiego przemysłu wogóle, a w szczególności członków Zrzeszenia przez zwoływanie zjazdów i narad dla rozpatrywania zagadnień i spraw zawodowych, prowadzenie statystyk, ogłoszenie drukiem prac z dziedziny przemysłu lotniczego, organizowanie dla członków Zrzeszenia spółek towarowych (bez przymusu należenia) dla wspólnego zakupu surowców, współdziałanie przy regulowaniu stosunków między członkami Zrzeszenia wzajemnie, lub też między członkami Zrzeszenia a ich pracownikami; wszelkiego rodzaju propagandę rodzimego przemysłu lotniczego przez organizowanie konkursów i wystaw tak w Polsce, jak i zagranicą, oraz popieranie twórczości technicznej na polu lotnictwa; badania wszelkich urządzeń ekonomicznych i reform prawodawczych, dotyczących interesów członków Zrzeszenia, jako też wszelka inicjatywa w tym kierunku; utrzymywanie biura informacyjnego.

Stworzenie Zrzeszenia, które, konsolidując młody nasz przemysł lotniczy, niewątpliwie przyczyni się do jego dalszego rozwoju i zupełnego uniezależnienia się od zagranicy, powitać należy z uznaniem.

Jednolite znaczki dla poczty lotniczej. Ukazało się rozporządzenie Ministra Poczt i Telegrafów w sprawie wprowadzenia dla poczty lotniczej jednolitych znaczków. Rozporządzenie to brzmi: „Znaczki lotnicze służą do uiszczenia opłat za przesyłki listowe lotnicze".

Dzięki temu zniesione zostały trudności wysyłania korespondencji drogą powietrzną, którą, jak wiadomo, trzeba było dotychczas frankować zarówno znaczkami poczty zwyczajnej, jak i lotniczej, co dla szerokiej publiczności było uciążliwem.

Echa odczytu p. Małuszyńskiego o lotnictwie. Członkowie Rady Nadzorczej Polskiej Linji Lotniczej Aerolot, wystąpili na drogę sądową przeciw prelengentowi, który w dn. 28 stycznia r. b. wygłosił w Warszawie odczyt o żegludze powietrznej w Polsce.

Ruch samolotowy w mies. lutym. Samoloty komunikacyjne, kursujące na linjach Warszawa — Łódź — Kraków, Warszawa — Lwów, Lwów — Kraków i Kraków — Wiedeń w mies. lutym r. b. dokonały 237 podróży, przelatując przestrzeń 62,580 km. W miesiącu tym samoloty przewiozły 342 pasażerów, 12,322 kg towarów i 25,6 kg poczty.



Park Kościuszki w Katowicach

W porównaniu z miesiącem lutym r. 1926 ilość przewiezionych pasażerów i towarów wzrosła o około 40%, regularność zaś z 62% do 82%.

Statystyka bezpieczeństwa wykazuje pełne 100%.

MIĘDZYNARODOWA FEDERACJA AERONAUTYCZNA (F. A. I.)

Nowe rekordy. F. A. I. ustaliła następujące nowe rekordy:

a) dla wodnopłatowców, Włochy: wysokość z 300 kg obciążenia: Passaleva na Savoia S. 25, dwa silniki Asso po 500 MK, 22.XII.1926 — 6157 m; szybkość z 500 kg obciążenia: tenże sam — 190,637 km/godz.; z 100 kg obciążenia: szybkość na 100 km — 194,237 km/godz.; na 500 km — 190,637 km/godz., tenże, 30.XII.1926;

b) dla samolotów, Niemcy: Steindorff, na samolocie Rohrbach-Roland z trzema silnikami B. M. W. po 230 MK, w Staaken, 4.II.1927: z 1000 kg obciążenia: szybkość na 500 km — 165,9 km/godz.; z 2000 kg obciążenia: czas lotu—4 godz. 17 min. 49 sek., długość — 600 km, szybkość na 100 km — 173,9 km/godz., szybkość na 500 km — 165,9 km/godz.

ANGLJA

„Air Taxis, Limited" (Sp. Akc. taksówek powietrznych), oto nazwa założonego w Anglji przedsiębiorstwa, które posiada kilkanaście małych samolotów do wynajęcia dla publiczności. Koszt przelotu mili ang. (1,6 km) wynosi 2 szylingi (około 4½ zł) za cztery osoby, zaś 1⅔ szyl. za dwie. Jak angielskie pisma twierdzą, na dłuższych przestrzeniach lot kalkuluje się przy tych cenach taniej, niż wynajęcie samochodu.

Lotnictwo upraszcza administrację Kolonij. W roku 1921 koszty okupacji militarnej Iraku przez wojska angielskie wyniosły 27 miljonów funtów sterl. W roku 1926 lotnictwo wojskowe spełniło te same funkcje kosztem tylko 3 miljonów funtów.

Zniżka stawek ubezpieczeniowych Angielskie towarzystwa asekuracyjne obniżyły obecnie stawki na towary, przewożone linją powietrzną Londyn — Paryż do 2 pro mille.

Jeżeli uprzytomnimy sobie, że w pierwszych czasach lotnictwa cywilnego — w roku 1919 — stawki te dochodziły do 30% i że dziś jeszcze stawka na linji Londyn — Paryż wodą i koleją wynosi około 3%, to chyba nie może być lepszego stwierdzenia, iż komunikacja powietrzna jest pewniejsza od każdej innej.

Przewóz złota samolotem. Według urzędowych statystyk w roku 1926 przewieziono przez kanał drogą powietrzną 10 miljonów funtów sterl. (blisko pół miljarda złotych). Jak się okazuje, jest to najtańszy i najpewniejszy sposób transportowania cennego kruszcu.

CZECHOSŁOWACJA.

Międzynarodowe zawody balonów wolnych w Pradze czeskiej. Aeroklub R. Cz. Sł. organizuje na dzień 6 czerwca r. b. międzynarodowe zawody balonów wolnych na długość lotu ze startem w Pradze.

Regulamin konkursu, oparty na przepisach F. A. I. przewiduje udział balonów kategorji.

A 2 601 do 900 m³
i A 3 901 do 1200 m³

FINLANDJA.

Niezwykły wypadek lotniczy zdarzył się w ubiegłym miesiącu w Helsingforsie. Oto na fińskim samolocie wojskowym w czasie ćwiczeń w bombardowaniu, na wysokości około 1000 m wybuchła bomba i rozerwała samolot na kawałki. Załoga zginęła. Przyczyny wybuchu bomby są nieznane.

FRANCJA.

Rekord poczty lotniczej. Linja Latécoère" Francja — Afryka północna przewiozła w styczniu roku bieżącego oprócz pasażerów i towarów 565.899 listów, wagi 7.812 kg.

Nowa linja lotnicza. Oczekiwane oddawna połączenie lotnicze między Francją i Algerją zostanie zainaugurowane w pierwszych dniach kwietnia. Loty odbywać się będą na szlaku Marsylja — Algier na wodnopłatowcach Metéore (S. P. C. A.) i dwusilnikowych L. A. T. 21.

Powrót Kpt. Guilbaud. W styczniowym numerze „Lotu Polskiego" donieśliśmy naszym czytelnikom, że jeden z wodnopłatowców biorących udział w locie Francja — Madagaskar, a mianowicie C. A. M. S., pilotowany przez kpt. Guilbaud, zmuszony był przerwać lot w Lokadża, w Afryce środkowej, wskutek uszkodzenia silnika, tak poważnego, że w dwa miesiące potem powracający tą samą drogą towarzysz kpt. Guilbaud—por. Bernard, nie mógł się doczekać końca reperacji i ruszył sam dalej. Mimo to dzielny lotnik nie dał za wygraną: doprowadziwszy aparat do porządku, w końcu stycznia wyleciał z Lokadża i w dniu 9 marca wodował w Marsylji, przebywszy w swej podróży 22.900 km.

HISZPANJA

Najwyższa Rada Lotnicza. W celu scentralizowania całego lotnictwa pod jednym zarządem, zorganizowana została w Hiszpanji Centralna Rada Lotnicza, której podlegać będą lotnictwa: wojskowe, morskie i cywilne, które dotychczas zależne były od trzech ministerjów. Rada jest obecnie najwyższą instancją w sprawach lotnictwa i podlega bezpośrednio prezydentowi ministrów. Po Anglji, Sowietach i Włoszech jest to czwarte państwo w Europie, posiadające Ministerjum Lotnictwa.

NIEMCY.

Nowe zastosowanie samolotu. Turystyczny parowiec „Lützow", który odbywa podróże naokoło brzegów morza Śródziemnego i na bliski wschód, zabiera na swój pokład samolot osobowy, aby podróżni w czasie postojów mogli dokonywać wzlotów nad ciekawszemi miastami.

Nocna linja powietrzna. Deutsche Lufthansa ogłasza sprawozdanie z działania nocnej linji Berlin — Gdańsk — Królewiec, za czas od 1 maja do 15 listopada r. z. Na linji tej, 620 km długiej, odbywał się przewóz pasażerów, poczty, dzienników i towarów z nieoczekiwanemi wprost rezultatami, gdyż zarówno bezpieczeństwo lotu, jak regularność wykazały pełne 100 procent.

Działalność Lufthansy w roku 1926. Długość sieci eksploatowanej w lecie wynosiła 20.480 km, w zimie zaś 8.152 km. Przewieziono pasażerów 36.268, to jest 50% więcej, niż w poprzednim roku, towarów 642.464 kg (115% więcej), poczty 302.000 kg (86% więcej).

Nowy Zeppelin. W Zeppelinowskich Zakładach w Friedrichshafen przystąpiono do budowy nowego Zeppelina „L. Z. 127". Olbrzym ten o pojemności 105.000 metrów sześc. (słynny Z. R. 3, który przebył w r. 1924 Atlantyk, mierzy 70.000 m. sz.), będzie 235 m długi, o największej średnicy 30,5 m. Napęd otrzyma od 6 silników Maybach po 400 MK każdy. Jako materjał pędny będzie użyty, nie benzyna, lecz gaz etanowy, który ma mieć ciężar gatunkowy powietrza, być tańszym od benzyny, niepalnym i łatwym do fabrykacji. Sterowiec obliczony jest na 24 pasażerów, ma tyleż jednołóżkowych kabin i duży salon.

ROSJA.

Ukrainski Awiachim liczył, według informacji „Krasnej Armji" w październiku r. z. 303,000 członków, 3,488 jaczejek miejskich i 2,181 jaczejek wiejskich. W samym okręgu Kijowskim było 22,734 członków, z tego 2.000 żołnierzy.

STANY ZJEDNOCZONE.

Lot panamerykański. Eskadrze amfibij, odbywającej lot panamerykański, los nie bardzo służył. Cały szereg drobnych wypadków towarzyszył jej podczas lotu ponad brzegami Ameryki południowej, zaś w Buenos Aires spotkała ją ciężka katastrofa: przybywszy szczęśliwie do tego miasta, cztery samoloty (jeden pozostał wskutek uszkodzenia w Meksyku) po uroczystem przyjęciu przez władze, startowały do znajdującego się w pobliżu lotniska wojskowego, gdzie miały pozostać dni kilka. Zaledwie jednak oderwały się od ziemi, nastąpiła między dwoma kolizja, skutkiem której oba spadły na ziemię w płomieniach. Mjr. Dargue i por. Whitehead uratowali się wyskakując ze spadochronami, natomiast kpt. Woolsey zabił się przy upadku, zaś towarzysz jego, por. Benton spalił się w powietrzu. Pomimo jednak tej katastrofy pozostałe dwie amfibje lecą dalej i, podług ostatnich wiadomości, doleciały do Porto Alegre.

SZWAJCARJA.

Lot Mittelholzera do Afryki. Słynny lotnik szwajcarski Mittelholzer dokonał w czasie między 7 grudnia r. z., a 20 lutego przelotu z Zurychu do Kapsztatu, to jest przestrzeni 20.000 km na wodnopłatowcu Dornier „Merkur" z silnikiem BMW. VI 450 MK. Lot ten zasługuje na uwagę pod tym względem, że zadaniem jego było nietylko przebycie Afryki drogą powietrzną, ale dokonanie badań geograficznych i geologicznych w sercu czarnego lądu. W wyprawie wzięli udział płk. Gouzy, jako geograf, Heim — geolog i Hartman — mechanik. Uczeni zebrali obfity materjał naukowy i dokonali szeregu fotografij i zdjęć kinematograficznych.



BOGUSŁAW ADAMOWICZ

Honor uratowany

(czyli Sobowtór pilota).

(Dokończenie).

Wstał, by się pożegnać.

— A to już pech mój prawdziwy, — zawołała z nietajonym żalem. — Siądź że pan, choć na chwilkę, na jedną filiżankę kawy!

— Nie będzie pił pan kawy?

Podziękował, pomny na dane przyrzeczenie Maricie.

— Ani kieliszka likieru?

Rzuciła nań pokryjomu jakimś szczególnym, zagadkowym wzrokiem.

Spojrzał znów na zegarek. Mógł jeszcze jej poświęcić parę minut. Wyjął papierośnicę.

— O, tylko nie te wasze okropne... kasynowe... — uprzedziła z przestrachem. — Od nich mi mdło się robi. Moje są możliwsze...

Podsunęła mu pudełko z papierosami.

Zapalił jednego. Lecz gdyby w tej chwili był spostrzegł szczególny błysk jej oczu, który na mgnienie zapłonął i zgasł pod powiekami, może by go odrzucił i wyszedł nie zwlekając.

Tymczasem się zaciągał aromatycznym dymem. Tytoń był wyśmienity. Takiego jeszcze nie palił...

— A co? — szepnęła baronowa, — papieros wcale nie zły?...

Przysiadła się bliżej.

— On działa dziwnie uspokajająco, nieprawdaż?

Pilot po parokrotnem zaciągnięciu się dymem nie mógł nie przyznać jej zupełnej racji... Doznawał jakiejś radości, trudnej do wytłumaczenia; jakaś przedziwna błogość rozlała się w jego ciele.

— Powinien pan tylko takie papierosy palić.

Głos jej wydawał mu się teraz jakimś śpiewem anielskim.

Lecz w miarę, jak zapadał w błogość, zachowanie się jej stawało się coraz dziwniejszem i mniej zrozumiałem.

Nareszcie z nienawiścią, zupełnie niespodziewaną, zbliżywszy usta tuż do jego twarzy i ręką wpijając się jak szponem w jego ramię:

— Papieros ten był przeznaczony dla ciebie, głupcze! — syknęła, jak gadzina.

Uśmiechał się idjotycznie uśmiechem pijanego i bąkał jakieś bezmyślne, oderwane słowa. Nareszcie zdawało mu się, że cały świat się przewraca i pociąga go za sobą w jakąś bezdenną otchłań, pełną mroku i zamętu.

Stracił zupełnie przytomność. Zemdlał.

Baronowa odsunęła się nieco — a była to już wcale nie owa ujmująca istota, której słodycz i dobroć podziwiał stary pułkownik, — była to zła Megera, bez serca i bez duszy, i brzydka niezawodnie, bo miała wyraz twarzy podobny — i do kogóż, na Boga?... Chyba do szakala.

Bo oto na bezwładnego rzuciła się z pośpiechem. Zaczęła obszukiwać kieszenie biednego pilota. Nareszcie coś znalazła. Zachichotała z triumfem.

Trzymała w ręku drogocenny papier.

Podeszła pod światło lampy, przyjrzała się swemu łupowi. Zmarszczyła brwi i zbladła z bezsilnej wściekłości.

— Przekleństwo, — wycedziła przez zaciśnięte zęby, zmięła i precz odrzuciła niezapisany arkusz.

Ktoś zdołał już wyprzedzić jej zdradziecki zamiar!

Nie mając już jednak czasu na rozmysły, pobiegła do sąsiedniego pokoju, włożyła tam śpiesznie kapelusz i, otulona szerokim płaszczem podróżnym, z małą w ręku walizką, przygotowaną oddawna na wypadek ucieczki, wróciła do salonu.

Stanęła przed swą ofiarą i, kurcząc ze złością palce, zdawała się chcieć ją rozszarpać swemi różowiutkiemi, błyszczącemi lustrzano paznokietkami.

Ze wstrętem odwróciła się — i jeszcze — już prawie z progu, rzuciła na Smugłę wzrok nienawistnej pogardy.

— Osieł, — szepnęła, — cham!...

Zaklęła ordynarnie, i jeszcze raz pogroziła mu pięścią.

I wypadła z domu.

Więc jak się okazało, ta wytworna istota umiała kląć na sposób czysto marynarski.

Wybiegła z jadem w duszy, a rzecz zrozumiała, że w swojem uniesieniu mogła była zapomnieć o oszczędzaniu elektryczności.

Zgrzytnął za nią w drzwiach zatrzask.

A lampy się paliły, oświetlając twarz trupiobladą pilota, zwalonego na sofę jawnem działaniem trucizny. Leżał z opadniętemi rękami, z odrzuconą głową, i nie wiadomo było czy żyje, czy jeszcze oddycha.

Po pewnej chwili z ulicy dał się słyszeć charakterystyczny klekot odjeżdżającego samochodu.

A po jakimś kwadransie rozległ się ostry głos dzwonka. Lecz kapitan nie słyszał... Dzwonienie powtarzało się coraz to gwałtowniej, poczem nastąpiło długie łomotanie od zewnątrz do drzwi domu.

Nareszcie wszystko ucichło. Świeciły tylko lampy i blask ich chwilami jakby drżał od wstrząsu przemykających ulicą wojskowych samochodów; to znów od strzelaniny, która zaczę-

ła się w mroku odzywać raz poraz gdzieś, daleka, cicha, a potem coraz to bliższa i głośniejsza. I tak mijały godziny tej jesiennej nocy, aż wreszcie nastała chwilowo prawie zupełna cisza, gdy brzask wchodzący przez okna zaczął kłopotliwie się mięszać z elektrycznem światłem.

VIII.

Dopiero o dobrym świcie obudził się Smugło, przespawszy całą noc w saloniku baronowej, na niskiej kanapce, na której siedząc wieczorem dnia poprzedniego miał z nią ostatnią rozmowę. W głowie czuł głuchy ból i męt, jakby od zaczadzenia, a w całem ciele dziwną ociężałość.

Uniósłszy się z trudnością, błędnemi oczyma powiódł po pokoju.

Raziło go przykre światło wrześniowego ranka. To było pierwsze wrażenie. Do mózgu cisnęły się długo fragmenty bezładnych myśli, aż wreszcie ocknęła się pamięć, rozdarła zasłony, i obraz tego co zaszło stanął w całej grozie.

— Jakto, — wyszeptał, — to ja... przespałem rozkaz?... Jakże to stać się mogło? A tak... baronowa... — i ręką sięgnął skwapliwie do kieszeni kurtki. Nie było tam dokumentu z tajnemi instrukcjami!!... Skradziono je, oczywiście!!...

Oparłszy głowę o pięści, siedział czas długi w milczeniu, a szklany jego wzrok, utkwiony gdzieś w przestrzeni, miał wszelkie widome cechy obłąkania. Tak patrzy czarna, głucha, beznadziejna rozpacz.

Nareszcie z piersi jego wydarł się jęk głęboki.

— Okradła mnie, przetrzymała, nie dała zawieźć rozkazów!

Odrazu przejrzał teraz całą nikczemną rolę tej kobiety. Jasnem było dlaczego tak się kręciła przy sztabie, dlaczego tak się starała o względy znaczniejszych oficerów, najbardziej zaś „nacierała" na niego. Bo był najniedostępniejszym. Hermina of Middlettstown, ta hojna ofiarodawczyni na cele narodowe, ta opiekunka rannych, ta znana arystokratka, ciesząca się u wszystkich zaufaniem i szacunkiem, była zwykłym szpiegiem w spódnicy, z gatunku tych szatanic fałszu i obłudy, jakich tak wiele roi się na frontach, a jakie niestety tak rzadko w porę się demaskuje!

Gdyby ją teraz ujrzał nie wahałby się zastrzelić! Śmieszny gniew! Uciekła i ślad po niej zastygł.

— Cóż robić? trzeba odważnie ponieść konsekwencje!

Wstał. Przeszukał raz jeszcze swe ubranie, spenetrował kanapę, odsunął ją od ściany, obejrzał pod nią podłogę. Nie znalazł czego szukał.

Obejrzał nareszcie całe pomieszkanie, i zauważył teraz to, co mu przed tem, za parokrotnej bytności nigdy nie rzuciło się w oczy: było to mieszkanie na chwilę, na pokaz, z pozornym tylko blichtrem komfortu i wygody, bezduszniejsze niż hotel, niż „umeblowane pokoje" o próżnych szafach, kredensach i komodach, mieszkanie, które każdej chwili można porzucić bez żalu, zabrawszy z sobą walizkę, mieszczącą wszystko to, co ważnem jest dla gospodarza. Mieszkanie charakterystyczne szpiega lub złodzieja.

— I tak dalece być ślepym, tak łatwo dać się podejść głupiej, banalnej intrydze!

To go upokarzało. Dotąd uważał się za rozumnego życiowo, wybitnie przenikliwego człowieka.

Stało się! Nie wykonał rozkazu, dał się podstępnie usidlić, okrył się hańbą na zawsze.

Czuł się zupełnie zgubionym. Nie było dlań już wyjścia.

— Jak to przynajmniej dobrze, wyszeptał z ciężkiem westchnieniem, że nie ożeniłem się z Maritą.

Opuścił przeklęty lokal. Nie wiedział, co ma począć, i, nie myśląc gdzie idzie, mimowoli skierował się w stronę hangaru.

IX.

— Dzień dobry, Janku, — odezwał się tuż przy nim miły altowy głosik, pełen rozradowania.

Marita mówiła altem, jakby akurat dla tego, że miała postać wiotką i niedużą.

— Jakże jestem szczęśliwa, że cię nareszcie widzę. A tak się czegoś bałam... ale... — tu głos jej zadrżał wielkim niepokojem. — Czemuś taki blady? Jesteś chory?

Smuglo nie znalazł odpowiedzi.

— Gdzie idziesz? Pójdziemy razem.

— Idę na rozstrzelanie, — rzekł automatycznie.

— Za co? czemu? dlaczego?!... Powiedz, co się stało? czy stało się co złego, naprawdę?! — badała, ściskając mu dłonie i trzęsąc niemi z bezdennie tkliwą troską.

— Zatruto mnie narkotykiem... Przespałem życie i honor... Szpiedzy ukradli dokument.

Zamiast się przerazić, Marita odetchnęła z ulgą.

— Jeżeli tylko o to się rozchodzi, to niema jeszcze powodu do rozpaczy.

Narzeczony teraz rzucił na nią wrokiem prawie wzgardy.

— Nie wykonałem rozkazu, mruknął jakby do siebie.

— Rozkaz — wykonałeś! Czyżbyś już o tem zapomniał?..: Wywiązałeś się świetnie z zadania, mówiła z dziwną słodyczą, starając się przybrać wesoły ton, lecz bezskutecznie.

— Pójdź lepiej tam, — pociągnęła go nagle za rękę, zmuszając iść za sobą, — a zaraz się przekonasz. Aparat twój odbył podróż i przed godziną szczęśliwie wylądował.

— Patrz, pokazywała po chwili, gdy się znaleźli w hangarze — widzisz tu znak od kuli!... i tu jeszcze także..: Pukano doń trochę, gdy wracał, ale na chybił trafił, i to tylko dlatego, że w ostatniej chwili zabrakło już tej twojej wiesz... tej „genjalnej" substancji... a podróż okazała się dłuższą, niż się spodziewano. „Tak, tak, należało wziąć więcej zapasu... i wtedyby tych ran nie było na jego gładkiem ciałku...

To mówiąc, głaskała z pieszczotą śmigę śmigła, tak jak się głaszcze szyję ulubionego wierzchowca.

Słuchał, lecz nie rozumiał wcale.

— Jakże to?... Ktoś latał na nim... dziś w nocy?...

— Więc to nie ty latałeś? — spróbowała znów zaśmiać się wesoło, ale w wyrazie twarzy pilota było coś, co usuwało możliwość weselszego tonu.

— Kto latał na nim dziś w nocy? — wybuchnął z gwałtownością. — Powiedz, kto na nim latał?

— Jeżeli nie ty, mój drogi, to chyba twój.. sobowtór. Cóż cię to ma tak dziwić? Spałeś, a podczas snu medja wydzielają fluidy z których się tworzą sobowtóry. Widocznie, jesteś medjum, sam o tem nie wiedząc. Cała armja w to wierzy, mój kochany.

— Kto na nim latał?! Chcę wiedzieć! — zawołał prawie z groźbą.

— Któż jest twoim sobowtórem, — szepnęła, spuszczając powieki, — jeżeli nie twoje drugie ja... nie owo„ alter ego".

— Toś ty latała?! Ty?!...

— Czyż to jest taką zbrodnią??

Kapitan rzucił się groźnie, choć niewiadomo było czy gniew, czy podziw przeważał w tem jego uniesieniu.

— Ty?!!...

— Tak ja, odrzekła śmiało, odrzucając w tył głowę, z której opadł biały czepek sanitarjuszki, i śliczne pukle blond włosów rozsypały się po skroniach. — Ja, i cóż w tem dziwnego Miałam twój stary płaszcz i mundur, no i maskę, a oboje jesteśmy na szczęście jednakowego wzrostu. Miałam także twoją legitymację... I wszystko się załatwiło pomyślnie. Rozkazy odwiezione, i aparat cały.

Nie dając Smugle czasu przyjść do siebie, ujęła go pod ramię i, posłusznego jak dziecko, zaprowadziła do swego mieszkania.

Tam mu wyznała wszystkie swe winy i nieszczęścia, kając się przed narzeczonym, jak w konfesjonale A była to spowiedź jedyna w swoim rodzaju. Przyznała się otwarcie, że już oddawna ulega ostrym napadom „obłocznego szału", ale zato, w przeciwieństwie do normalnych kobiet, obce jej są zupełnie ataki modnej histerji lub migreny... Już, jako pensjonarka, w tajemnicy przed ojcem nauczyła się kierować aparatem, a teraz „fruwała" potajemnie na samolocie narzeczonego, a że robiła to świetnie, nikt chyba zaprzeczyć nie zdoła. Wprawdzie narażała przez to swego Janka na posądzenie iż ma on sobowtóra, posądzenie głupie istotnie, lecz nie tak znowuż bardzo pozbawione prawdy... Opowiedziała w końcu, jak to wczorajszego wieczora, nie doczekawszy się jego i nie mogąc się dostukać do domu baronowej, gdy czas fatalnie mijał, osądziła, iż lepiej będzie, jeżeli ona sama wykona za niego rozkaz, niż gdyby nikt rozkazu nie wykonał. Wszak to była sprawa wielkiej wagi dla ojczyzny.. Przepraszała ze skruchą za ten swój czyn „zdradziecki", i z przemiłą pełną kokieterji, bezczelnością, błagała jak o litość, by zechciał przypieczętować kłamstwem, to znaczy milczeniem jej mimowolny wybryk, biorąc na siebie zasługę...

— To wcale nie będzie kłamstwem, bo ja i ty to jedno! — zakończyła.

Była to spowiedź zaprawdę nie bez wdzięku, nie pozbawiona też sprytu i rzewnego humoru, który wyrywał się z duszy najtkliwiej kochającej, w triumfie radości z uratowania życia i szczęścia ukochanego człowieka.

Lecz Smugło słuchał w milczeniu, ze ściągniętemi brwiami. Posępna myśl uparcie tkwiła w jego mózgu.

— To wszystko budzi podziw, — odezwał się wreszcie z westchnieniem, — ale cóż z tego wszystkiego? Istota rzeczy polegała na doręczeniu koperty z tajnym dokumentem, i tę mi ona ukradła!

— To nie ona ukradła, to ja ci ją ukradłam, spenetrowawszy tajniki twej lotniczej kurtki. Wiedziałam, że o to jej chodzi. Śledziłam już oddawna i ją i jej wspólników. Ukradłam przez obawę, przez strach o ciebie, mój drogi! — No, teraz już jesteś spokojny. Doręczyłam dokument komu należało.

Smugło milczał.

— A wiesz dlaczego przelot mi się udał? Zastosowałam w całości twój wielki wynalazek. Aparat twój już śmiało może udawać ducha, bo, jak duch, znika w nocy, a w dzień, jak nikły obłoczek, zleje się z tłem niebios.

— O tego to nie powinieneś nigdy mi przebaczyć, że dopuszczona do twych sekretów, dostrzegłam pewien drobny błąd w twoich genjalnych pomysłach i dzięki wypadkowi udało mi się go usunąć swoim chłopskim rozumem... A to jedynie dlatego stało się możliwem, że mój przybrany rodzic, zajmujący się ciągle gazami, zdołał mnie nieco obeznać z tą gałęzią chemji... Najdroższy przebacz mi, lecz twoja „atramentnica" już działa bez zarzutu i czeka tylko na poklask świata i właściwą nazwę. — O bez niej bym nie wróciła cało z tej eskapady! Uratowałeś mi życie swoim wynalazkiem.

Lecz gdy on ciągle milczał pełen osłupienia:

— Tak, — zawołała z patosem, — jestem zbrodniarką, rabusiem, szpiegiem, co, wkradłszy się w twe zaufanie, podpatrzył i wyzyskał najdroższe twe sekrety. Dokonałam tych zbrodni, i oto jestem gotowa ponieść odpowiedzialność. Oddaję się na łaskę i niełaskę. Rób ze mną teraz, co ci się podoba.

— I tylko jedno, — dodała z pełnym wdzięku gestem — zastrzegam sobie raz na zawsze i nie pozwolę, — by ktokolwiek śmiał mnie posądzić, że jestem złym pilotem!...

Wzruszony do głębi serca, patrzył wielkiemi, rozszerzonemi oczyma, w których błyszczał entuzjazm podziwu, zachwytu i uwielbienia.

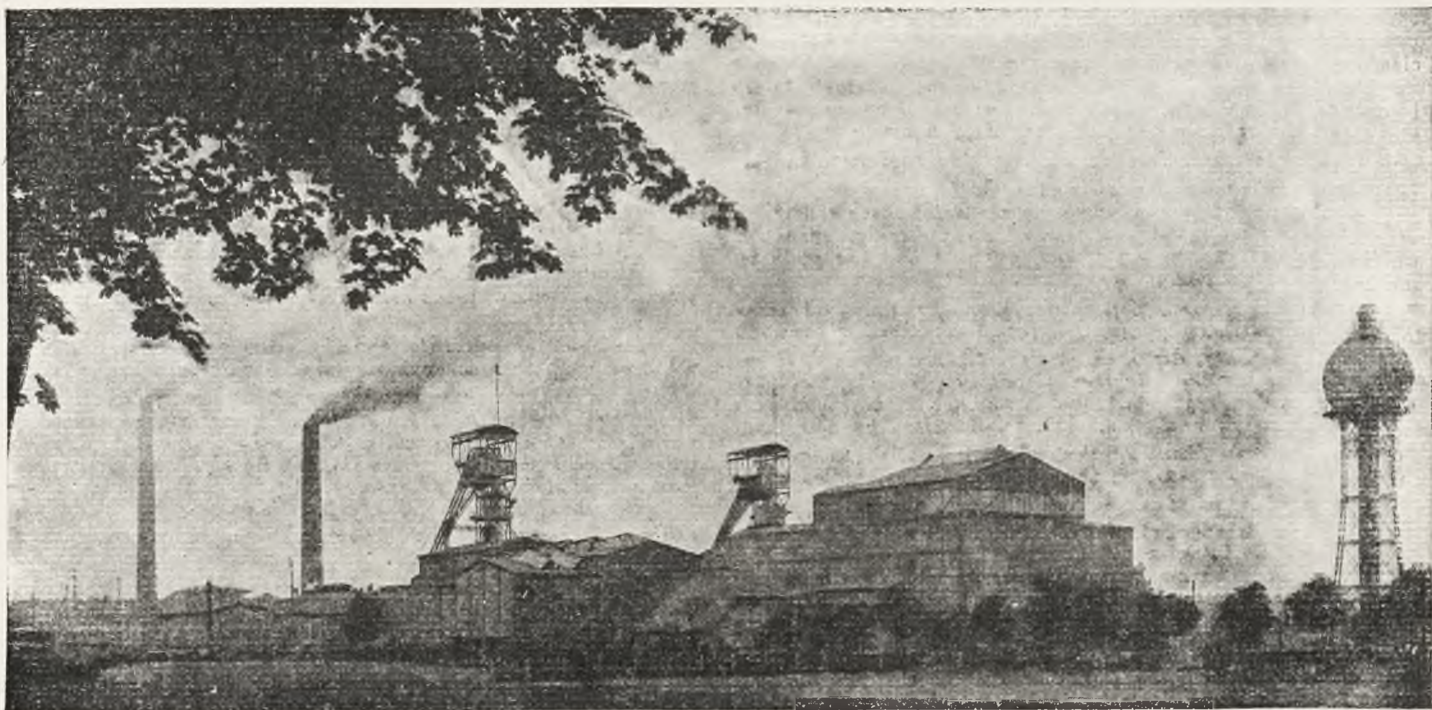
— Uratowałaś mi honor, — rzekł po chwili — uratowałaś życie, z narażeniem własnego. To czyn bohaterski. Nie przeczę...

I znów próbował brwi zmarszczyć.

— Nie rozczulaj się bohaterstwem, — przerwała skromnie Marita, z czarującym uśmiechem udanej naiwności. — To jest raczej atawizm. Nie mogę widzisz, nie latać... Myślę, że w średniowieczu któraś z mych praprababek zbyt często wylatywała kominem na miotle, wiejąc ku Łysej Górze. A dziś ta dziedziczna skłonność w ten sposób się na mnie odbiła... Wolałabym jednak latać z tobą razem niż...

Rozbrojony do reszty, szczęśliwy pilot, nie dając dokończyć narzeczonej zdania, zamknął jej usta serdecznym pocałunkiem.

Kopalnia „Knurów" w Knurowie



Widok na szyby „Paweł" i „Piotr"

Redaktor: *Józef Relidzyński.* **Wydawca:** *Liga Obrony Powietrznej Państwa.*

Drukarnia Rolnicza, Warszawa, Złota 24.



Biuletyn Ligi Obrony Powietrznej Państwa

Nr. 29

ZARZĄD GŁÓWNY.

Okólnik Nr. 67. W związku z okólnikami NrNr. 57 i 58 dodatkowo wyjaśniamy, że o ile znaczna ilość liter w nazwie miejscowości powodowała by trudności w znalezieniu dachu odpowiedniej długości, wówczas nie należy zmniejszać wielkości liter lub odstępów między niemi, a natomiast należy używać skrótów:

1) przez wyrzucenie części lub wszyststkich samogłosek z napisu np. Olchnwcz lub Olechnwcze zamiast Olechnowicze;

2) w nazwach, składających się z z dwóch słów, przez zastąpienie drugiego słowa jedną lub kilkoma pierwszemi literami, np. Mińsk M. lub Mińsk Maz., zamiast Mińsk Mazowiecki.

O każdorazowem umieszczeniu napisu wraz ze sposobem ewentualnego skrótu prosimy powiadamiać Zarząd Główny Ligi Obrony Powietrznej Państwa.

Mianowanie Komisarza L. O. P. P. na Woj Poleskie. Zarząd Główny na posiedzeniu w dniu 7 lutego zamianował Wojewódzkim Komisarzem Poleskim L. O. P. P. p. Leopolda Dmowskiego, dotychczasowego prezesa Tymcz. Wojew. Komitetu w Brześciu.

Jest to pierwszy wypadek mianowania Komisarza Ligi. Uchwała Zarządu Gł., oparta na art. 30 § 3 statutu, spowodowana została słabą działalnością Komitetu, który, jako tymczasowy nie posiadał warunków niezbędnych do rozwoju działalności L. O. P. P. na swym terenie.

W sprawie eskadry L. O. P. P. Zarząd Główny postanowił nie rozdzielać swej eskadry na stałe pomiędzy Komitety Wojewódzkie, lecz zatrzymać ją we własnem posiadaniu. Samoloty Zarządu Gł. w lecie b. r. będą musiały obsłużyć dużą ilość Komitetów, a po wybudowaniu cywilnej szkoły pilotów Ligi, zostaną prawdopodobnie przekazane szkole.

Płatowce znajdują się obecnie w remoncie, który potrwa do końca maja. Zarząd Gł. proponuje Komitetom Woj. rychłe wypowiedzenie się co do czasu, w jakim życzyłyby mieć płatowce na swych terenach.

Wobec mogącej zajść potrzeby uzgodnienia wniosków Komitetów, Zarząd Gł. nie zobowiązuje się dotrzymać terminów, podanych przez Komitety i pozostawia sobie decyzję w tym względzie, będzie wszakże dążył do uwzględnienia życzeń Komitetów. Jest pożądanem, aby płatowce odwiedzały kolejno sąsiadujące Województwa.

W sprawie szkół mechaników i pilotów L. O. P. P. Zarząd Główny, wobec mającego nastąpić w jesieni b. r. utworzenia nowego kompletu uczniów cywilnej szkoły mechaników w Bydgoszczy, a następnie przyjmowania kandydatów do nowej szkoły we Lwowie i do szkoły pilotów w Łodzi, pracuje nad rozwiązaniem szeregu zagadnień, związanych z powyższem.

W wyniku starań Zarządu Gł. o przyznanie pewnych uprawnień absolwentom cywilnych szkół mechaników i pilotów L. O. P. P., narazie wydane zostało rozporządzenie p. Ministra Spraw Wojskowych, które przytaczamy poniżej w całości.

Wkrótce opracowane będą szczegółowe wskazówki o warunkach przyjęcia oraz o ilości kandydatów, których każdy Komitet Woj. będzie mógł przedstawic do badania i egzaminów.

Wyciąg z Dz. Rozk. M. S. Wojsk. Nr. 1, Warszawa dn. 12 I 1927 r.

2. B. Og. Org. 5240. 26 Org.

Uczniowie cywilnych szkół lotniczych — uzupełnienie i częściowa zmiana rozkazu.

Do czasu dokonania w „Legendzie Poborowej" zmian, regulujących wcielenie poborowych absolwentów cywilnych szkół lotniczych do formacyj lotniczych, uzupełniam i częściowo zmieniam rozkaz O. I. Szt. Gen. L.2826/0 de B/26 w sposób następujący:

1) Zezwalam w drodze wyjątku przesunąć termin wcielenia do wojska stałego uczniom cywilnych szkół lotniczych, zorganizowanych przez Ligę Obrony Powietrznej Państwa, które szkolą podług programu, zatwierdzonego przez M. S. Wojsk. Dep. IV, oraz podlegają jego inspekcji. Wykazy tych szkół będą każdorazowo podane w Dzienniku Rozkazów.

2) Przesunięcia terminu wcielenia poborowym uczniom tych szkół należy udzielić do czasu ukończenia jednej z nich, najpóźniej jednak do 1.X tego roku w którym oni kończą 22 lata życia.

3) Prośby o udzielenie przesunięcia terminu wcielenia, zainteresowani poborowi mają wnosić do właściwych P. K. U., dołączając poświadczenie szkoły, potwierdzone przez Dep. IV M. S. Wojsk., że dany poborowy jest uczniem szkoły.

4) W razie opuszczenia szkoły przez poborowego, korzystającego z przesunięcia terminu wcielenia, przed jej ukończeniem, dyrekcja szkoły jest obowiązana zawiadomić o tem właściwą P. K. U., która takiego poborowego wciela na ogólnych zasadach w najbliższym terminie wcielenia rekrutów.

5) Poborowych absolwentów cywilnych szkół i kursów lotniczych należy przeznaczyć w razie uznania ich za zdolnych do służby czynnej bez zastrzeżeń (kat. A.) tylko do lotnictwa.

6) Kandydaci w wieku przedpoborowym do cywilnych szkół lotniczych, winni przed wstąpieniem do właściwej szkoły złożyć w dyrekcji danej szkoły zobowiązanie (według poniższego wzoru) do natychmiastowego zaciągnięcia się po pomyślnem ukończeniu szkoły w charakterze ochotników do służby czynnej w lotnictwie wojskowem.

7) Absolwenci tych szkół i kursów w wieku przedpoborowym, którzy ukończyli z pomyślnym wynikiem szkołę (kurs) — mają się zgłosić niezwłocznie — w P .K. U., jako ochotnicy. Należy ich zaraz poddać przeglądowi w najbliższej dodatkowej komisji poborowej, zbierającej się w danej P. K. U. i po uznaniu za zdolnych do służby czynnej bez zastrzeżeń (kat. A.), wcielić bezzwłocznie do lotnictwa.

Ochotnikom tym wydaje kartę powołania wojskowy członek komisji poborowej w dniu przeglądu (zamiast poświadczenia według wzoru Nr. 27 rozporządzenia wykonawczego do ustawy o powszechnem obowiązku służby wojskowej) wpisując do karty powołania, jako termin stawienia się do formacji datę 5 względnie 6 dnia, licząc od dnia stawienia się ochotnika przed komisją poborową.

8) Imienny spis wspomnianych ochotników, z uwidocznieniem ich rozdziału

na poszczególne formacje lotnicze, otrzymują powiatowi komendanci każdorazowo od szefa Departamentu IV M. S. Wojsk. O zgłoszeniu się takiego ochotnika powinien powiatowy komendant uzupełnień meldować każdorazowo, w drodze służbowej szefowi Departamentu IV M. S. Wojsk., podając wynik przeglądu ochotnika i sposób wykonania tego rozkazu.

Jednocześnie unieważniam:

a) sprzeczne z tym rozkazem postanowienia rozkazu O. I. Szt. Gen. L. 2826 0 de B/26,

b) obowiązek składania przez kandydatów do szkół i kursów cyw. lotniczych, organizowanych przez L. O. P. P. — pisemnego zobowiązania do odsłużenia dodatkowo, (po ukończeniu dwuletniej obowiązkowej służby czynnej) jednego roku, w charakterze pilota lub mechanika nadterminowego.

Sprawę sposobu pełnienia przez nich służby czynnej w lotnictwie ureguluję dodatkowo przez Departament IV M. S. Wojsk.

Minister Spraw Wojsk.
(—) *J. Piłsudski*
Marszałek Polski.

Za zgodność wyciągu:
(—) *Por. Kinsner.*

KOMITETY WOJEWÓDZKIE

Brześć n Bugiem. Komisarz Wojewódzki L. O. P. P. p. Leopold Dmowski wydał następujący komunikat: „Wobec zaniku działalności dotychczasowych Kół i Komitetów L. O. P. P. na terenie Województwa Poleskiego, Zarząd Główny Ligi na mocy § 3 art. 30 nowego Statutu, zatwierdzonego 22.I 1927 r., mianował mnie w dniu 9.II 1927 r. Komisarzem L. O. P. P. na Województwo Poleskie.

Dokumenta pieniężne i akta Komitetu Miejscowego, którego prezesem był p. Leonard Mazurkiewicz, po dokonanej rewizji zostały odesłane do Zarządu Głównego L. O. P. P. w Warszawie.

Komisarzem L. O. P. P. na powiat Brzeski, na mocy art. 30 § 2 mianowałem p. starostę Franciszka Barana, komisarzem miasta — p. Witolda Skotnickiego, członka Zarządu Komitetu Wojew. w Nowogródku.

O wszelkie informacje i wskazówki proszę zwracać się do Sekretarjatu L. O. P. P., ul. 3-go Maja Nr. 38, telefon Nr. 99, od godz. 10—15 i od 19—20-ej".

Loterja fantowa L. O. P. P. w Katowicach

W dniu 8 stycznia b. r. odbyła się w pięknie przystrojonej staraniem p.p. inż. Klocka, inż. Zielewskiego, Piotrowskiego i in. sali Domu Związkowego w Katowicach, zorganizowana przez miejscowy Komitet Kolejowy L. O. P. P., loterja fantowa na dochód Ligi.

Wieczorem tegoż dnia, przy dźwiękach doborowej orkiestry kolejowej, nastąpiła ochocza zabawa taneczna, która zgromadziła liczne grono Polonji górnośląskiej, przedewszystkiem ze sfer kolejowych, z niestrudzonymi i zasłużonymi działaczami Ligi p.p. prezesem inż. Dobrzyckim i wice-prezesem inż. Rybickim na czele.

Na zdjęciu poniższem widzimy grupę uczestników tej przemiłej uroczystości ligowej, która godnie połączyła zacny cel z miłą rozrywką i pozostawiła po sobie niezatarte wspomnienie.

